

SKRIPSI

ANALISIS KETERKAITAN TRANSPORTASI DARAT DENGAN PERTUMBUHAN EKONOMI DI KABUPATEN MERAUKE PERIODE 2002-2011

INDAYANI HASIM



**JURUSAN ILMU EKONOMI
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR**

2013

SKRIPSI

ANALISIS KETERKAITAN TRANSPORTASI DARAT DENGAN PERTUMBUHAN EKONOMI DI KABUPATEN MERAUKE PERIODE 2002-2011

sebagai salah satu persyaratan untuk memperoleh
Gelar Sarjana Ekonomi

Disusun dan diajukan oleh

**INDAYANI HASIM
A11108271**



**JURUSAN ILMU EKONOMI
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR**

2013

SKRIPSI

ANALISIS KETERKAITAN TRANSPORTASI DARAT DENGAN PERTUMBUHAN EKONOMI KABUPATEN MERAUKE PERIODE 2002-2011

Disusun dan diajukan oleh

INDAYANI HASIM
A11108271

telah diperiksa dan disetujui untuk diuji

Makassar, 13 Februari 2013

Pembimbing I



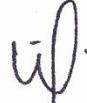
Drs. Ilham Tadiuddin, M.Si
NIP. 19600328 198703 1 001

Pembimbing II



Fitriwati Djam'an, SE., M.Si
NIP. 19800821 200501 2 002

Ketua Jurusan Ilmu Ekonomi
Fakultas Ekonomi dan Bisnis
Universitas Hasanuddin



Prof. Dr. Hj. Rahmatiah, SE., MA
NIP 19630625 198703 2 001

SKRIPSI

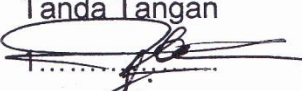


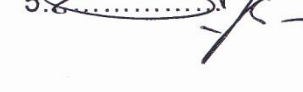

ANALISIS KETERKAITAN TRANSPORTASI DARAT DENGAN PERTUMBUHAN EKONOMI DI KABUPATEN MERAUKE PERIODE 2002-2011

Disusun dan diajukan oleh

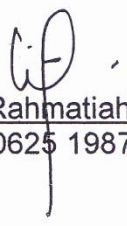
INDAYANI HASIM
A11108271

Telah dipertahankan dalam sidang ujian skripsi
pada tanggal 26 Februari 2013 dan
dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Mengetahui,
Panitia Pembimbing dan Penguji

| No | Nama Pembimbing dan Penguji | Jabatan | Tanda Tangan |
|----|-------------------------------------|------------|---|
| 1. | Drs. Ilham Tajuddin, M.Si | Ketua |  |
| 2. | Fitriwati Djam'an, SE., M.Si | Sekretaris |  |
| 3. | Dr. Hj. Indraswati T.A. Reviane, MA | Anggota |  |
| 4. | Dr. Abd. Rahman Razak, SE., MS | Anggota |  |
| 5. | Dr. Sultan Suhab, SE., M.Si | Anggota |  |

Ketua Jurusan Ilmu Ekonomi
Fakultas Ekonomi dan Bisnis
Universitas Hasanuddin


Prof. Dr. Rahmatiah, SE., MA
NIP 19630625 198703 2 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Saya bertanda tangan di bawah ini,

Nama : Indayani Hasim

Nim : A111 08 271

Jurusan/Program Studi : Ilmu Ekonomi/S1

Dengan ini menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa skripsi yang berjudul

ANALISIS KETERKAITAN TRANSPORTASI DARAT DENGAN PERTUMBUHAN EKONOMI DI KABUPATEN MERAUKE PERIODE 2002-2011

Adalah karya ilmiah saya sendiri dan sepanjang pengetahuan saya di dalam naskah skripsi ini tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh orang lain untuk memperoleh gelar akademik di suatu perguruan tinggi, dan tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila dikemudian hari ternyata di dalam naskah skripsi ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur jiplakan, saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut dan diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (UU N0. 20 Tahun 2003, Pasal 25 ayat 2 dan Pasal 70).

Makassar, 25 Februari 2013

Yang membuat pernyataan,



Indayani Hasim

v

v

PRAKATA



Assalamu Alaikum Wr.Wb

Dengan mengucapkan syukur Alhamdulillah penulis panjatkan hanya kepada Allah (*Subhanahu Wata'ala*) yang telah memberikan kesehatan, kesabaran, kekuatan serta tak lupa juga ilmu pengetahuan. Atas perkenaan-Nya jualah sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul : **“ANALISIS KETERKAITAN TRANSPORTASI DARAT DENGAN PERTUMBUHAN EKONOMI DI KABUPATEN MERAUKE PERIODE 2002-2011”**. Sholawat serta salam “Allahumma Sholli Ala Sayyidina Muhammad” juga penulis sampaikan kepada junjungan kita Nabi Muhammad *Shallallahu ‘alaihi wa sallam*.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini tidak akan terselesaikan dengan baik tanpa adanya bantuan, bimbingan, serta saran-saran dari berbagai pihak, oleh karena itu dengan segala kerendahan hati penulis menyampaikan terima kasih yang tidak terhingga dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada yang terhormat:

1. Untuk Ayahanda tercinta Hasim yang telah mendidik dan membesarkan dengan penuh keikhlasan dan kasih sayang yang begitu besar dan nyata, Bapak seorang lelaki yang terbaik sepanjang masa, yang memberikan banyak sekali pelajaran hidup yang sangat berarti. Semoga Allah Swt senantiasa memberi kesehatan, menjaga dan memberikan kemuliaan atas semua tanggung jawab dan semua hal yang begitu sangat berarti yang telah dilakukan oleh beliau.

2. Untuk Ibunda tercinta Hj. Hamriati yang telah mendidik dan membesarkan dengan penuh keikhlasan dan kasih sayang yang begitu besar dan nyata, seorang Ibu yang terbaik, Ibu yang tiada duanya, selalu sabar dan tak pernah berhenti memberikan semangat dan doa.
3. Untuk suami tercinta Agus Siswadi terima kasih atas perhatian dan dukungan yang tidak henti-hentinya, serta doa dan bantuan yang diberikan kepada Penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
4. Untuk putriku tercinta Fathiyah Fairuz Ayu Kirana terima kasih atas senyum, celotehan, dan tingkah lakumu yang lucu yang membuat Penulis selalu bersemangat dalam menyelesaikan skripsi ini.
5. Bapak Prof. Dr. Muhammad Ali, SE, MS. selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin.
6. Ibu Prof. Dr. Hj. Rahmatia, SE, MA selaku Ketua Jurusan Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin.
7. Bapak Drs. Ilham Tajuddin, M.Si. selaku Penasehat Akademik (PA) sekaligus sebagai Pembimbing I yang telah banyak membantu dan memberikan bimbingan dan arahan dengan penuh kesabaran dan keikhlasan dalam penyusunan skripsi ini.
8. Ibu Fitriwati Djam'an, SE. M.Si selaku Pembimbing II yang dengan penuh kesabaran telah membimbing, mengarahkan dan memberikan saran kepada Penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
9. Ibu Dr. Indraswati T.A.Reviane, MA, Bapak Dr. Abd. Rahman Razak, SE., MS, dan Bapak Dr. Sultan Suhab, SE., M.Si selaku tim penguji yang

telah meluangkan waktu untuk menguji dan memberi penilaian pada tugas akhir ini.

10. Bapak Suharwan Hamzah, SE. M.Si yang selalu membantu Penulis dalam menyelesaikan skripsi.
11. Seluruh Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Ekonomi dan Bisnis yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat besar kepada penulis selama perkuliahan.
12. Bapak dan Ibu pada Kantor Badan Pusat dan Statistik Kabupaten Merauke dan Kantor Dinas Bina Marga Kabupaten Merauke, Penulis mengucapkan terima kasih atas bantuannya dalam pelayanan dan penyediaan dalam penyusunan skripsi ini.
13. Bapak Parman dan Ibu Ros sebagai staf pegawai Jurusan Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi atas segala informasi dan bantuannya kepada penulis.
14. Buat sepupu-sepupu ku yang cantik dan ganteng, dan semua keluarga besarku, Thanks atas supportnya.
15. Buat teman2ku yang lebih dulu mendapat gelar sarjananya Muliana, SE; Halifah Hamzah, SE; Natalia, SE; Sukma, SE; Leliana, SE; Eka Merdekawati, SE; Yunita Mahrany, SE; Desi Sampe, SE; Besse Ani Kasturi, SE; Rini Ardilawanti, SE; Nurul Huda, SE; Muh. Safwan, SE; Esabri Rumpang, SE; Adhar, SE; Wahyu Risaldin, SE; Andika Nugraha, SE; Andika Wisnu, SE; Muh. Iksan, SE; Insani Sakti, SE; semoga sukses selalu and cepat dapat kerja. Amin.....

Buat teman-teman seperjuangan Malisa Labiran, SE; Eva Baharuddin, SE; Reniwati, SE; Alima, SE; Sri Wahyuni, SE; Amiluddin, SE; K' Erwianty

Tahir SE; K' Farha Utami Hasyim, SE; K' Acca' SE; K' Yunan SE; K'
Mahyuni SE; , Akhirnya SELamat SE ^

16. Semua pihak yang telah banyak memberikan bantuannya selama penyelesaian skripsi ini yang tidak bisa disebutkan satu-persatu.

Akhirnya dengan segala hormat dan kerendahan hati, penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini. Penulis menyadari masih banyak kekurangan dalam penulisan skripsi ini, kritik dan saran yang bersifat membangun sangat penulis harapkan. Sehingga skripsi ini menjadi lebih sempurna dan bermanfaat bagi penulis khususnya dan semua yang membutuhkan. Akhir kata smoga skripsi ini bermanfaat.

Wassalamu Alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Makassar, April 2013

Penulis

ABSTRAK

Analisis Keterkaitan Transportasi Darat dengan Pertumbuhan Ekonomi di Kabupaten Merauke Periode 2002-2011

Analysis of Ground Transportation Linkage With Economic Growth In The District of Merauke Period 2002-2011

Indayani Hasim

Ilham Tajuddin

Fitriwati Djam'an

Indayani Hasim, 2013, Analisis Keterkaitan Transportasi Darat dengan Pertumbuhan Ekonomi di Kabupaten Merauke Period 2002-2011, dibawah bimbingan Drs. Ilham Tajuddin, M.Si. dan Fitriwati Djam'an, SE., M.Si.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis hubungan antara perkembangan sarana dan prasarana transportasi darat dalam hal ini panjang jalan dan jumlah kendaraan dengan pertumbuhan ekonomi dan pengaruh pengeluaran pemerintah dalam hal belanja modal pembangunan infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Merauke. Dari pembahasan atau hasil penelitian ini dapat memberikan manfaat untuk semua pihak yang membaca atau pihak yang bersangkutan, dan juga untuk bahan pertimbangan bagi pihak lain untuk mengembangkan apa yang menjadi hasil dari penelitian ini.

Model analisis yang digunakan adalah analisis kualitatif (deskriptif) dan metode analisis regresi sederhana, dengan model ini diharapkan dapat menjelaskan hubungan antara perkembangan sarana dan prasarana transportasi darat dengan pertumbuhan ekonomi dan besarnya pengaruh pengeluaran pemerintah dalam hal belanja modal pembangunan infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Merauke. Hasil analisis deskriptif menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang erat antara perkembangan sarana dan prasarana transportasi darat dalam hal ini panjang jalan dan jumlah kendaraan dengan pertumbuhan ekonomi dan hasil regresi sederhana menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang positif dan signifikan antara pengeluaran pemerintah dalam hal belanja modal pembangunan infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Merauke.

Kata Kunci: *Pengeluaran Pemerintah, Panjang Jalan, Jumlah Kendaraan, dan Pertumbuhan Ekonomi.*

This study aims to analyze the relationship between the development of land transport infrastructure in this long road and the number of vehicles with economic growth and the effect of government spending in terms of road infrastructure capital expenditure on economic growth in the district of Merauke. From the discussion or the results of this research can

provide benefits to all who read or parties concerned, and also for the consideration for the others to develop what the outcome of this study.

The analysis model used is the analysis of qualitative (descriptive) and simple regression analysis methods, the model is expected to explain the relationship between the development of land transport infrastructure to economic growth and the influence of government spending in terms of road infrastructure capital expenditure on economic growth in the district Merauke. Desriptif analysis results indicate that there is a close relationship between the development of land transport infrastructure in this long road and a number of vehicles with economic growth and a simple regression results indicate that there is a positive and significant correlation between government spending in terms of capital expenditure on road infrastructure economic growth in Merauke district.

Keywords: Government Spending, Length of Road, Number of Vehicles, and Economic Growth.

.

DAFTAR ISI

| | |
|---|------------|
| HALAMAN SAMPUL..... | i |
| HALAMAN JUDUL | ii |
| HALAMAN PERSETUJUAN | iii |
| HALAMAN PENGESAHAN | iv |
| HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN | v |
| PRAKATA..... | vi |
| ABSTRAK..... | x |
| DAFTAR ISI | xii |
| BAB I PENDAHULUAN | 1 |
| 1.1. Latar Belakang Masalah | 1 |
| 1.2. Rumusan Masalah | 8 |
| 1.3. Tujuan Penelitian | 8 |
| 1.4. Kegunaan Penelitian..... | 8 |
| BAB II TINJAUAN PUSTAKA | 10 |
| 2.1. Landasan Teori..... | 10 |
| 2.1.1. Teori Pertumbuhan Ekonomi | 10 |
| 2.1.2. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Pertumbuhan Ekonomi..... | 13 |
| 2.1.3. Perdebatan Tentang Konsep Transportasi | 16 |
| 2.1.4. Teori Pengeluaran Pemerintah | 20 |
| 2.1.5. Klasifikasi Pengeluaran Pemerintah | 25 |
| 2.2. Pengaruh Pengeluaran Pemerintah terhadap Infrastruktur Jalan | 27 |
| 2.3. Tinjauan Empiris | 30 |
| 2.4. Kerangka Konseptual | 32 |
| 2.5. Hipotesis | 35 |
| BAB III METODE PENELITIAN | 36 |
| 3.1. Lokasi Penelitian | 36 |
| 3.2. Metode Pengumpulan Data | 36 |
| 3.3. Jenis dan Sumber Data | 36 |
| 3.4. Metode Analisis..... | 37 |
| 3.5. Defenisi Operasional | 38 |
| 3.6. Penguji Hipotesis | 38 |
| BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN | 41 |
| 4.1. Hasil Penelitian | 41 |
| 4.1.1. Gambaran Umum Daerah Penelitian | 41 |
| 4.1.1.1. Luas Wilayah | 41 |
| 4.1.1.2. Panjang Jalan | 44 |
| 4.1.1.3. Jumlah Kendaraan Bermotor | 47 |
| 4.1.1.4. Pembiayaan Jalan | 49 |

| | |
|--|-----------|
| 4.1.2. Pertumbuhan Ekonomi Kabupaten Merauke | 52 |
| 4.1.2.1. Perkembangan PDRB Kabupaten Merauke | 52 |
| 4.2. Pembahasan | 56 |
| 4.2.1. Hasil Regresi..... | 56 |
| 4.2.2. Interpretasi Hasil..... | 57 |
| 4.2.2.1. Konstanta/Intersep | 57 |
| 4.2.2.2. Pengeluaran Pemerintah..... | 58 |
| 4.2.3. Analisis Uji Statistik..... | 58 |
| 4.2.3.1. Analisis Koefisien Determinasi (R^2) | 59 |
| 4.2.3.2. Uji T-statistik | 59 |
| 4.2.4. Analisis Hasil dengan Teori dan Penelitian Sebelumnya | 60 |
| 4.2.4.1. Pengeluaran Pemerintah..... | 60 |
| BAB V KESIMPULAN DAN SARAN | 61 |
| 5.1. Kesimpulan | 61 |
| 5.2. Saran..... | 61 |
| DAFTAR PUSTAKA | 63 |
| LAMPIRAN | 66 |

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pembangunan ekonomi merupakan salah satu bagian penting dari pembangunan nasional dengan tujuan akhir untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat, Maka pertumbuhan ekonomi merupakan salah satu target utama yang harus dicapai. Pembangunan ekonomi itu pada dasarnya meliputi usaha masyarakat secara keseluruhan untuk mengembangkan kegiatan ekonomi dan mempertinggi tingkat kesejahteraan masyarakatnya. Oleh karena itu pengertian pembangunan ekonomi dapat didefinisikan sebagai suatu proses yang menyebabkan pendapatan perkapita penduduk suatu masyarakat meningkat dalam jangka panjang.

Dalam mencapai tujuan yang diharapkan dalam pembangunan tersebut, maka pembangunan perlu didukung oleh berbagai faktor baik ekonomi maupun faktor non ekonomi agar proses pembangunan dapat berjalan dengan lancar. Salah satu faktor yang sangat mendukung dan mempengaruhi jalannya roda pembangunan tersebut adalah infrastruktur. Infrastruktur merujuk pada sistem fisik yang menyediakan transportasi, pengairan, drainase, bangunan – bangunan gedung dan fasilitas publik yang lain yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia dalam lingkup sosial dan ekonomi (Grigg, 1998).

Menurut Sukirno (2006:423), dalam kegiatan perekonomian yang sebenarnya pertumbuhan ekonomi berarti perkembangan fiskal produksi barang

dan jasa yang berlaku disuatu negara, seperti pertambahan dan jumlah produksi barang industri, perkembangan infrastruktur, pertambahan jumlah sekolah, pertambahan produksi sektor jasa dan pertambahan produksi barang modal. Perekonomian dianggap mengalami pertumbuhan jika seluruh balas jasa riil terhadap penggunaan faktor produksi pada tahun tertentu lebih besar daripada tahun sebelumnya. Dengan kata lain, pertumbuhan ekonomi lebih menunjukkan pada perubahan yang bersifat kuantitatif dan biasanya diukur dengan menggunakan data Produk Domestik Regional Bruto (PDRB).

Bangsa yang maju adalah bangsa yang memiliki (i) penduduk dalam jumlah yang memadai dan berkemampuan, (ii) kekayaan sumber daya alam, dan (iii) transportasi yang lancar (L.A. Schumer, 1968). Transportasi melayani angkutan penduduk dari rumah ke tempat pekerjaannya (sawah/lading dan pabrik/industry). Transportasi melayani angkutan komoditas/barang hasil produksi ke pasar-pasar dan selanjutnya ke konsumen-konsumen akhir. Jadi kegiatan produksi dirangkaikan oleh kegiatan transportasi menuju ke kegiatan konsumsi. Rangkaian kegiatan produksi – transportasi – konsumsi telah berlangsung sejak dahulu kala, sejak bermulanya peradaban manusia.

Transportasi merupakan salah satu unsur yang penting dalam mendukung kegiatan dan perputaran roda pembangunan nasional khususnya kegiatan dalam bidang perekonomian seperti kegiatan perdagangan dan kegiatan industri. Kawasan kota merupakan tempat kegiatan penduduk dengan segala aktivitasnya. Sarana dan prasarana diperlukan untuk mendukung aktivitas kota. Menurut Bintoro (1989), kota dapat diartikan sebagai suatu sistem jaringan kehidupan manusia yang ditandai dengan kepadatan penduduk yang tinggi dan diwarnai dengan strata sosial-ekonomi yang heterogen dan coraknya

yang materialistis. Jadi kota merupakan tempat bermukim warga kota, tempat bekerja, tempat hidup, dan tempat rekreasi, karena itu kelangsungan dan kelestarian kota harus didukung oleh prasarana dan sarana yang memadai.

Dalam rangka terselenggaranya transportasi yang efektif tentu memerlukan sarana dan parasarana yang efektif dan memadai. Oleh karena itu diperlukan investasi oleh pemerintah untuk pembangunan infrastruktur berupa sarana dan parasarana jalan raya. Infrastruktur mengacu pada sistem fisik yang menyediakan transportasi, air, bangunan, dan fasilitas publik lain yang diperlukan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia secara ekonomi dan sosial (Tanimart, 2008). Infrastruktur pada dasarnya merupakan asset pemerintah yang dibangun dalam rangka pelayanan terhadap masyarakat. Prinsipnya ada dua jenis infrastruktur, yakni infrastruktur pusat dan daerah. Infrastruktur pusat adalah infrastruktur yang dibangun pemerintah pusat untuk melayani kebutuhan masyarakat dalam skala nasional, seperti jalan raya antar propinsi, pelabuhan laut dan udara, jaringan listrik, jaringan gas, telekomunikasi dan sebagainya. Infrastruktur daerah adalah infrastruktur yang dibangun pemerintah daerah, seperti penyediaan air bersih, jalan khas untuk kepentingan daerah pariwisata dan sebagainya. Ditinjau dari fungsinya, infrastruktur dibedakan pula menjadi dua, yakni infrastruktur yang menghasilkan pendapatan dan yang tidak menghasilkan pendapatan. Jenis infrastruktur pertama, umumnya dimanfaatkan sekelompok masyarakat tertentu, dimana dengan fasilitas yang disediakan, masyarakat penggunaanya dikenakan biaya. Seperti air bersih, listrik, telepon, tanam wisata dan sebagainya. Jenis infrastruktur kedua, penyediaannya untuk dinikmati masyarakat umum, seperti jalan raya, jembatan, saluran air irigasi dan sebagainya sehingga penggunaanya tidak dikenai biaya (Marsuki, 2007).

Pengertian Infrastruktur disini menurut kamus ekonomi diartikan sebagai akumulasi dari investasi yang dilakukan oleh pemerintah atau pemerintah daerah sebelumnya yang meliputi barang yang dapat dilihat dan diraba misal jalan raya, jembatan, persediaan air dan lain-lain, serta barang-barang yang tidak dapat diraba seperti tenaga kerja yang terlatih/terdidik yang diciptakan oleh infestasi modal sumber daya manusia.

Dengan adanya sarana dan prasarana berupa infrastruktur jalan raya yang memadai maka akan terselenggaranya sistem transportasi yang efektif dan efisisen, dapat melayani angkutan barang dan orang antar kota, antar daerah dan antar pulau secara lancar, cukup aman, dan murah. Pergerakan barang dan orang antar kota, antar daerah, dan antar pulau dilaksanakan untuk melayani kegiatan perekonomian dan pembangunan pada sektor-sektor lain di berbagai wilayah. Terdapat hubungan yang erat antara transportasi (barang dan orang), kegiatan perekonomian dan pembangunan, serta dimensi tata ruang wilayah. Pengembangan wilayah (yang meliputi kegiatan perekonomian dan pembangunan) membutuhkan dukungan terselenggaranya jasa transportasi yang efektif dan efisien. Sebaliknya, jasa transportasi yang efektif dan efisien itu berfungsi sebagai penunjang dan pendorong terhadap pengembangan wilayah. Jadi, antara transportasi dan pengembangan wilayah terjadi hubungan interaktif secara dua arah, serta saling menunjang dan saling mengisi (M.N. Nasution, 1996).

Hubungan antar kota kabupaten dengan kota kecamatan rata-rata melalui jalan raya, dimana di Kabupaten Merauke pada saat ini sebagian besar kondisi jalan masih berupa jalan tanah, dimana pada saat musim hujan hubungan tranportasi antara kota kabupaten dengan kecamatan dan daerah sekitar

mengalami hambatan karena kondisi jalan yang berlumpur. Pada tahun 2011 panjang jalan di Kabupaten Merauke adalah 1.608.151 kilometer yang terdiri atas 271.000 kilometer jalan negara, 233.407 kilometer jalan propinsi dan 1.103.744 kilometer merupakan jalan kabupaten. Dari total panjang jalan di Kabupaten Merauke panjang jalan yang telah di aspal mencapai 828.050 kilometer atau sebesar 51,49 persen dan sisanya hanya berupa jalan tanah dimana pada saat kondisi musim hujan tidak dapat dilalui oleh kendaraan. Menurut kondisi jalan, panjang jalan dengan kondisi baik hanya sekitar 303.210 km (18,85 persen), kondisi jalan sedang 46.745 km (29,21 persen) sementara untuk jalan rusak dan rusak berat mencapai 646.953 km (40,23 persen) dan 188.243 (11,71 persen). Melihat gambaran di atas, sebagian besar infrastruktur jalan raya di Merauke masih buruk karena masih sebagian besar berupa jalan tanah sehingga mengganggu hubungan arus barang dan jasa antara kota Merauke dengan daerah sekitarnya, sementara akses untuk mencapai kota kecamatan dengan Kabupaten Merauke sebesar 80% melalui jalan darat dengan kondisi yang sebagian besar jalan masih buruk.

Dengan berlakunya undang-undang otonomi khusus untuk Papua termasuk Kabupaten Merauke, maka Kabupaten Merauke juga menikmati anggaran yang cukup besar dari pemerintahan pusat guna percepatan pembangunan di Indonesia timur utamanya propinsi papua. Pengeluaran pemerintah yang terdapat dalam APBD merupakan salah satu alat kebijakan fiskal pemerintah. Pengeluaran pemerintah memiliki hubungan yang kuat dengan pertumbuhan ekonomi, terutama jenis pengeluaran pemerintah yang menyangkut pencapaian kesejahteraan masyarakat seperti ketersediaan infrastruktur jalan. Di Propinsi Papua termasuk Kabupaten Merauke mempunyai 3 (tiga) sumber

anggaran, termasuk dalam hal ini anggaran perbaikan infrastruktur jalan raya di Kabupaten Merauke yang terdiri atas Dana Alokasi Umum (DAU), Dana Alokasi Khusus (DAK) dan dana Otonomi Khusus (Otsus) dan pada tahun 2011 khusus untuk perbaikan infrastruktur jalan telah di alokasikan dana sebesar Rp. 145.662.347.528 Milyar yang terdiri atas DAU sebesar Rp. 105.519.987.369 Milyar, DAK sebesar Rp. 28.941.333.356 milyar dan Otsus sebesar Rp. 11.201.026.803 Milyar. Dengan anggaran yang cukup besar tersebut diharapkan pembenahan atas infrastruktur jalan segera dapat dilakukan guna percepatan pembangunan ekonomi di Kabupaten Merauke.

Pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Merauke dan kabupaten-kabupaten lain yang berada di kawasan Papua Selatan, seperti Kabupaten Asmat, Kabupaten Mappi dan Kabupaten Boven Digul, bila dibandingkan dengan kabupaten lainnya di Indonesia masih sangat jauh ketinggalan dan pertumbuhannya tergolong lambat. Selain itu kabupaten Merauke dan kabupaten-kabupaten lain di kawasan Papua Selatan mengalami krisis multidimensi. Pertumbuhan Ekonomi yang menjadi salah satu indikator pembangunan yang di ukur dengan PDRB mengalami fluktuasi. Pertumbuhan ekonomi di kawasan Papua Selatan seperti Kabupaten Merauke misalnya tahun 2001 pertumbuhannya mencapai 4,94 persen dan pada tahun 2002 naik menjadi 8,88 persen kemudian tahun 2003 mengalami kenaikan lagi mencapai 28,14persen dan pada tahun 2004 mengalami penurunan hingga hanya mencapai 7,40 persen dari tahun sebelumnya. Perubahan nilai pertumbuhan ekonomi yang drastis pada tahun 2003 hingga 2004 terjadi karena pemekaran Kabupaten Merauke menjadi 4 kabupaten yaitu Kabupaten Merauke, Kabupaten Asmat, Kabupaten Mappi, dan Kabupaten Boven Digoel.

Dalam kurun waktu lima tahun terakhir, sub sektor transportasi darat memberikan sumbangan terhadap PDRB berfluktuatif, yakni pada tahun 2007 sumbangan terhadap PDRB sebesar 8,07%, tahun 2008 sebesar 10,74%, tahun 2009 sebesar 10,65%, tahun 2010 sebesar 9,84% dan pada tahun 2011 sebesar 11,10% atau dengan kata lain dalam kurun waktu 5 (lima) tahun terakhir rata-rata sumbangan PDRB dari sub sektor angkutan jalan raya terhadap PDRB Kabupaten Merauke sebesar 10,05%. Dengan rata-rata pertumbuhan sebesar 10,05% setiap tahun, maka sub sektor transportasi darat mempunyai sumbangan yang cukup besar terhadap PDRB Kabupaten Merauke di sektor angkutan.

Dari data tersebut diketahui bahwa Kabupaten Merauke memiliki pertumbuhan ekonomi yang berbeda dari tahun ketahun. Perbedaan tingkat pertumbuhan dan pembangunan wilayah akan membawa dampak pada perbedaan tingkat kesejahteraan antar daerah. Pertumbuhan dan pelaksanaan pembangunan yang tidak merata, justru akan semakin menghambat pertumbuhan wilayah tertinggal menjadi semakin tertinggal.

Berdasarkan uraian tersebut di atas, penulis mencoba untuk menganalisis sampai sejauh mana pengaruh transportasi darat terhadap Pertumbuhan Ekonomi Kabupaten Merauke. Untuk itu penulis kemudian mengambil judul ***“Analisis Keterkaitan Transportasi Darat Dengan Pertumbuhan Ekonomi di Kabupaten Merauke Periode 2002-2011”***.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian di atas maka masalah pokok yang dikemukakan dirumuskan sebagai berikut yaitu:

1. Bagaimana perkembangan sarana dan prasarana transportasi darat dalam hal ini panjang jalan dan jumlah kendaraan kaitannya dengan pertumbuhan ekonomi ?
2. Seberapa besar pengaruh pengeluaran pemerintah dalam hal belanja modal pembangunan infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Merauke ?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui perkembangan sarana, dan prasarana dalam hal ini jumlah kendaraan, panjang jalan, kaitannya dengan pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Merauke.
2. Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh pengeluaran pemerintah dalam hal belanja modal pembangunan infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Merauke.

1.4 Kegunaan Penelitian

Kegunaan penelitian ini secara umum diharapkan dapat berguna sebagai:

1. Sebagai referensi bagi khalayak, khususnya bagi peneliti dan pihak-pihak lainnya yang berkaitan dengan penelitian ini.

2. Bahan masukan bagi pengambil keputusan khususnya dalam jajaran Pemerintah Kabupaten Merauke di masa yang akan datang kaitannya dalam bidang transportasi.
3. Sebagai wahana dalam menambah wawasan dan ilmu pengetahuan di bidang penelitian bagi penulis, kaitannya dengan penelitian ini.
4. Sebagai salah satu syarat untuk memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi di Fakultas Ekonomi Universitas Hasanuddin.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Landasan Teori

2.1.1 Teori Pertumbuhan Ekonomi

Pertumbuhan ekonomi adalah salah satu indikator yang amat penting dalam melakukan analisis tentang pembangunan ekonomi yang terjadi pada suatu negara. Pertumbuhan ekonomi menunjukkan sejauh mana aktivitas perekonomian akan menghasilkan tambahan pendapatan masyarakat pada suatu periode tertentu. Karena pada dasarnya aktivitas perekonomian adalah suatu proses penggunaan faktor-faktor produksi untuk menghasilkan *output*, maka proses ini pada gilirannya akan menghasilkan suatu aliran balas jasa terhadap faktor produksi yang dimiliki oleh masyarakat. Dengan adanya pertumbuhan ekonomi maka diharapkan pendapatan masyarakat sebagai pemilik faktor juga akan turut meningkat. Perekonomian dianggap mengalami pertumbuhan bila seluruh balas jasa riil terhadap penggunaan faktor produksi pada tahun tertentu lebih besar dari tahun sebelumnya.

Dalam kegiatan ekonomi sebenarnya, pertumbuhan ekonomi berarti perkembangan ekonomi fisik. Beberapa perkembangan ekonomi fisik yang terjadi di suatu negara adalah pertambahan produksi barang dan jasa dan perkembangan infrastruktur. Semua hal tersebut biasanya diukur dari perkembangan pendapatan nasional riil yang dicapai suatu negara dalam periode tertentu.

Menurut pandangan ekonom klasik, Adam Smith, David Ricardo, Thomas Robert Malthus dan John Stuart Mill, maupun ekonom neo klasik, Robert Solow dan

Trevor Swan, mengemukakan bahwa pada dasarnya ada empat faktor yang mempengaruhi pertumbuhan ekonomi yaitu (1) jumlah penduduk, (2) jumlah stok barang modal, (3) luas tanah dan kekayaan alam, dan (4) tingkat teknologi yang digunakan (Sukirno, 1995:275). Suatu perekonomian dikatakan mengalami pertumbuhan atau berkembang apabila tingkat kegiatan ekonomi lebih tinggi dari pada apa yang dicapai pada masa sebelumnya. Artinya perkembangan baru tercipta apabila jumlah barang dan jasa yang dihasilkan dalam perekonomian tersebut menjadi bertambah besar pada tahun-tahun berikutnya.

Adapun teori pertumbuhan ekonomi menurut teori Harrod – Domar yang dikembangkan secara terpisah dalam periode yang bersamaan oleh E.S Domar dan R.F Harrod. Keduanya melihat pentingnya investasi terhadap pertumbuhan ekonomi, sebab investasi akan meningkatkan stok barang modal, yang memungkinkan peningkatan *output*. Sumber dana domestik untuk keperluan investasi berasal dari bagian produksi (pendapatan nasional) yang ditabung.

Menurut Boediono (1985:1) pertumbuhan ekonomi adalah proses kenaikan output per kapita dalam jangka panjang. Penekanannya pada proses, karena proses mengandung unsur dinamis. Para teoritis ilmu ekonomi pembangunan masa kini, masih terus menyempurnakan makna, hakikat dan konsep pertumbuhan ekonomi, Para teoritis tersebut menyatakan bahwa pertumbuhan ekonomi tidak hanya diukur dengan pertambahan PDB dan PDRB saja, tetapi juga diberi bobot yang bersifat inmaterial seperti kenikmatan, kepuasan, dan kebahagiaan dengan rasa aman dan tentram yang dirasakan masyarakat luas (Arsyad, 1999: 141).

Salah satu kriteria keberhasilan pembangunan suatu negara dapat dilihat dari besarnya output yang dihasilkan oleh masyarakat yang ada di negara tersebut dalam suatu jangka waktu tertentu. Peningkatan output ini diukur dalam

bentuk besaran Produk Domestik Bruto (PDB). Pendekatan yang sama dapat pula digunakan untuk mengukur keberhasilan pembangunan daerah. Output yang digunakan sebagai standar adalah Produk Domestik Regional Bruto (PDRB).

Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) adalah jumlah nilai produksi barang dan jasa yang dihasilkan disuatu wilayah atau daerah dalam jangka waktu tertentu biasanya satu tahun. Dalam penyusunan PDRB diperlukan data dari berbagai kegiatan ekonomi yang berasal dari berbagai sumber. Kegiatan ekonomi adalah kegiatan yang berkaitan dengan produksi, konsumsi, distribusi dan akumulasi kekayaan. Secara Populer ada 3 metoda pendekatan penghitungan PDRB yaitu pertama, metoda pendekatan produksi; kedua metoda pendekatan pengeluaran dan yang terakhir adalah pendekatan pendapatan.

Ketiga metode penghitungan PDRB selanjutnya dijelaskan berikut ini :

- a. Menurut pendekatan produksi, PDRB adalah jumlah nilai produk barang dan jasa akhir yang dihasilkan oleh berbagai unit produksi didalam suatu region dalam jangka waktu tertentu (satu tahun). Unit-unit tersebut di atas dalam penyajiannya dikelompokkan menjadi 9 lapangan usaha yaitu : (1) Pertanian, Perkebunan, Peternakan, Kehutanan dan Perikanan, (2) Pertambangan dan Penggalian, (3) Industri Pengolahan, (4) Listrik, Gas dan Air Bersih, (5) Bangunan, (6) Perdagangan, Hotel dan Restoran, (7) Pengangkutan dan Komunikasi, (8) Keuangan, Persewaan dan Jasa Perusahaan, (9) Jasa-jasa.
- b. Menurut pendekatan pengeluaran, PDRB adalah penjumlahan semua komponen permintaan akhir, yaitu : (1) pengeluaran untuk konsumsi rumah tangga dan konsumsi lembaga swasta yang tidak mencari untung, (2) konsumsi pemerintah, (3) pembentukan modal tetap domestik bruto, (4)

perubahan stock, (5) ekspor netto disuatu daerah dalam jangka waktu tertentu (satu tahun). Ekspor netto merupakan ekspor dikurangi impor. Ekspor dalam hal ini tidak terbatas hanya keluar negeri, tetapi termasuk juga yang hanya keluar daerah/wilayah, baik lewat laut, udara maupun lewat darat. Demikian juga kebalikannya yaitu impor.

- c. Menurut pendekatan pendapatan, PDRB adalah jumlah balas jasa yang diterima oleh faktor-faktor produksi yang ikut serta dalam proses produksi disuatu daerah dalam jangka waktu tertentu (satu tahun). Balas jasa faktor produksi yang dimaksud adalah upah dan gaji, sewa tanah, bunga modal dan keuntungan, semuanya sebelum dipotong pajak penghasilan dan pajak langsung lainnya. Dalam pengertian PDRB, kecuali faktor pendapatan diatas, termasuk pula komponen penyusutan dan pajak tidak langsung netto. Jumlah semua komponen pendapatan per sektor ini disebut sebagai nilai tambah bruto sektoral. PDRB merupakan penjumlahan nilai tambah bruto dari seluruh sektor (lapangan usaha).

Dari ketiga metoda pendekatan di atas, dapat ditarik kesimpulan bahwa jumlah pengeluaran untuk berbagai kepentingan tadi harus sama dengan jumlah produk barang dan jasa akhir yang dihasilkan dan harus sama dengan jumlah pendapatan untuk faktor-faktor produksinya. PDRB yang telah diuraikan diatas disebut sebagai PDRB atas dasar harga pasar, karena mencakup komponen pajak tidak langsung netto.

2.1.2 Faktor-faktor yang Mempengaruhi Pertumbuhan Ekonomi

a. Sumber Daya Alam

Faktor utama yang mempengaruhi perkembangan suatu perekonomian adalah sumber alam atau tanah. "Tanah" sebagaimana dipergunakan dalam ilmu

ekonomi mencakup sumber alam seperti kesuburan tanah, letak dan susunannya, kekayaan hutan, mineral, iklim, sumber air, sumber lautan dan sebagainya. Tersedianya sumber alam secara melimpah merupakan hal yang penting. Suatu negara yang kekurangan sumber alam tidak akan dapat membangun dengan cepat.

b. Akumulasi Modal

Akumulasi modal (*capital accumulation*) terjadi apabila sebagian dari pendapatan ditabung dan diinvestasikan kembali dengan tujuan memperbesar output dan pendapatan di kemudian hari. Pengadaan pabrik baru, mesin-mesin, peralatan dan bahan baku meningkatkan stok modal (*capital stock*) secara fisik suatu negara dan hal ini jelas memungkinkan akan terjadinya peningkatan *output* di masa yang akan datang. Investasi produktif yang bersifat langsung tersebut harus dilengkapi dengan berbagai investasi penunjang yang disebut dengan investasi "infrastruktur" ekonomi dan sosial.

Akumulasi modal akan menambah sumber daya baru atau meningkatkan kualitas sumber daya yang sudah ada. Satu hal yang penting harus dipahami di sini adalah bahwasanya untuk mencapai maksud investasi tersebut selalu dituntut adanya pertukaran antara konsumsi sekarang dan konsumsi mendatang. Artinya, pihak-pihak pelaku investasi harus bersedia mengorbankan atau mengurangi konsumsi mereka pada saat sekarang ini demi memperoleh konsumsi yang lebih baik di kemudian hari.

Menurut Rostow dalam Desi (2010) Akumulasi modal, yang meliputi semua bentuk atau jenis investasi baru yang ditanamkan pada tanah, peralatan fisik, dan modal atau sumber daya manusia. Investasi produktif yang bersifat langsung harus dilengkapi dengan berbagai investasi penunjang yang disebut

investasi .infrastruktur. ekonomi dan sosial. Contohnya adalah pembangunan jalan-jalan raya, penyediaan listrik, persediaan air bersih dan perbaikan sanitasi, pembangunan fasilitas komunikasi dan sebagainya, yang kesemuanya itu mutlak dibutuhkan dalam rangka menunjang dan mengintegrasikan segenap aktivitas ekonomi produktif.

Investasi dalam pembinaan sumber daya manusia dapat meningkatkan kualitas modal manusia, sehingga pada akhirnya akan membawa dampak positif yang sama terhadap angka produksi, bahkan akan lebih besar lagi mengingat terus bertambahnya jumlah manusia. Pendidikan formal, program pendidikan dan pelatihan kerja perlu lebih diefektifkan untuk mencetak tenaga. tenaga terdidik dan sumber daya manusia yang terampil. Logika konsep investasi dalam pembinaan sumber daya manusia dan penciptaan modal manusia (human capital)

c. Pertumbuhan Penduduk dan Angkatan Kerja

Pertumbuhan penduduk dan angkatan kerja secara tradisional dianggap sebagai salah satu faktor positif yang memacu pertumbuhan ekonomi. Jumlah tenaga kerja yang lebih besar berarti akan menambah jumlah tenaga kerja produktif, sedangkan pertumbuhan penduduk yang lebih besar berarti ukuran pasar domestiknya lebih besar.

Menurut Rostow dalam Desi (2010) Pertumbuhan penduduk, yang pada akhirnya memperbanyak jumlah angkatan kerja. Pertumbuhan penduduk dan pertumbuhan angkatan kerja secara tradisional dianggap sebagai salah satu faktor positif yang memacu pertumbuhan ekonomi. Jumlah tenaga kerja yang lebih besar berarti akan menambah jumlah tenaga kerja produktif, sedangkan

pertumbuhan penduduk yang lebih besar berarti meningkatkan ukuran pasar domestiknya.

d. Kemajuan Teknologi

Dalam pengertian yang sederhana, kemajuan teknologi digambarkan dengan ditemukannya cara baru atau perbaikan atas cara-cara lama dalam menangani pekerjaan-pekerjaan (misalnya dalam proses produksi) yang lebih efisien dan efektif. Klasifikasi kemajuan teknologi, yaitu kemajuan teknologi yang bersifat netral (netral technological progress), kemajuan teknologi yang hemat tenaga kerja (labor technological progress), dan kemajuan teknologi yang hemat modal (capital saving technological progress).

2.1.3 Perdebatan Tentang Konsep Transportasi

Transportasi merupakan sarana penghubung atau yang menghubungkan antara daerah produksi dan pasar, atau dapat dikatakan mendekatkan daerah produksi dan pasar, atau seringkali dikatakan menjembatani produsen dengan konsumen. Peranan transportasi adalah sangat penting yaitu sebagai sarana penghubung, mendekatkan, dan menjembatani antara pihak-pihak yang saling membutuhkan (Adisasmita, 2011).

Dalam sejarah perkembangan manusia terhadap perkembangan kota dapat kita lihat bahwa manusia selalu berhasrat untuk bepergian dari suatu tempat ke tempat lain guna mendapatkan keperluan yang dibutuhkan. Dalam hal ini manusia sangat membutuhkan suatu sarana transportasi yang disebut moda atau angkutan (Rahardjo, 2010).

Proses transportasi tercipta akibat perbedaan kebutuhan antara manusia satu dengan yang lain, antara satu tempat dengan tempat yang lain, yang bersifat kualitatif dan mempunyai ciri berbeda sebagai fungsi dari waktu, tujuan

perjalanan, jenis yang diangkut, dan lain-lain. Fungsi transportasi adalah untuk menggerakkan atau memindahkan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sistem tertentu untuk tujuan tertentu. Transportasi dilakukan karena nilai dari orang atau barang yang diangkut akan menjadi lebih tinggi di tempat lain (tujuan) dibandingkan di tempat asal (Morlok, 1995).

Transportasi menciptakan guna tempat (*place utility*) dan guna waktu (*time utility*), karena nilai barang menjadi lebih tinggi di tempat tujuan dibandingkan di tempat asal, selain dari itu barang tersebut di angkut cepat sehingga sampai di tempat tujuan tepat waktu untuk memenuhi kebutuhan. Transportasi merupakan kegiatan jasa pelayanan (*services activities*). Jasa transportasi diperlukan untuk membantu kegiatan sektor-sektor lain (sektor pertanian, sektor perindustrian, sektor pertambangan, sektor perdagangan, sektor konstruksi, sektor keuangan, sektor pemerintahan, transmigrasi, pertahanan-keamanan dan lainnya) untuk mengangkut barang dan manusia dalam kegiatan pada masing-masing sektor tersebut. Oleh karena itu jasa transportasi dikatakan sebagai *derived demand* atau permintaan yang diderivasi atau turunan, artinya permintaan jasa transportasi bertambah karena diperlukan untuk melayani berbagai kegiatan ekonomi dan pembangunan yang meningkat. Bertambahnya permintaan jasa transportasi adalah berasal dari bertambahnya kegiatan sektor-sektor lain. Sesuai sifatnya sebagai *derived demand* maka perencanaan sektor transportasi selalu mengandung ketidakpastian (Siregar, 1995: 21).

Transportasi jalan raya seringkali dikatakan sebagai urat nadi bagi kehidupan dan perkembangan ekonomi, sosial, dan mobilitas penduduk yang tumbuh mengikuti maupun mendorong perkembangan yang terjadi pada

berbagai sektor dan bidang kehidupan tersebut. Dalam hubungan ini transportasi khususnya jalan raya, menjalankan dua fungsi, yaitu sebagai unsur penting yang melayani kegiatan-kegiatan yang sudah/sedang berjalan atau *the servicing function* dan sebagai unsur penggerak penting dalam proses pembangunan atau *the promoting function*. Dapat dikemukakan disini bahwa transportasi jalan raya itu merupakan kebutuhan dasar dan fundamental bagi kehidupan manusia. Pada dasarnya kebutuhan dasar angkutan itu dapat diisi oleh transportasi jalan raya sendiri, sedangkan angkutan kereta api, angkutan laut, dan angkutan udara tidak bisa berdiri sendiri. Berbagai rupa moda transportasi ini tergantung atau perlu dilengkapi pula dengan transportasi jalan raya (L.A.Schumer, 1968).

Peranan transportasi dalam kehidupan manusia, perekonomian dan pembangunan semakin penting, dicerminkan oleh digunakannya sarana angkutan modern yang berkecepatan tinggi dan berkapasitas muat besar. Transportasi mempunyai peranan penting dan semakin bertambah penting, sejak zaman primitif sampai zaman modern sekarang ini, oleh karena itu dapat dikatakan bahwa transportasi itu setua peradaban manusia, setua dengan keberadaan manusia di dunia (L.A. Schumer, 1968).

Penyediaan fasilitas (sarana dan prasarana) transportasi yang mampu melayani perekonomian dan pembangunan berarti harus tersedia dalam kapasitas yang cukup agar supaya dapat memberikan pelayanan transportasi yang cepat, lancar, dan selamat (aman). Berkapasitas yang cukup diartikan berkapasitas muat yang cukup. Pelayanan yang cepat dan lancar dimaksudkan berkecepatan lebih tinggi. Berkapasitas cukup atau lebih besar disebut *bigger capacity* dan berkecepatan tinggi disebut *faster speed*. *Bigger capacity* dan *faster*

speed merupakan cerminan dan bahkan merupakan tuntutan kemajuan transportasi (Adisasmita, 2011).

Menurut Deni Wirawan (2008) ada tiga alasan utama mengapa infrastruktur penting dalam sebuah integrasi ekonomi. Alasan pertama adalah ketersediaan infrastruktur yang baru merupakan mesin utama pembangunan ekonomi. Kedua, untuk memperoleh manfaat yang penuh dari integrasi, ketersediaan jaringan infrastruktur sangat penting dalam memperlancar aktifitas perdagangan dan investasi. Alasan ketiga adalah perhatian terhadap perbaikan infrastruktur juga penting untuk mengatasi kesenjangan pembangunan ekonomi antar negara. Infrastruktur terdiri dari beberapa subsektor, infrastruktur dalam bentuk perumahan dan transportasi merupakan cukup penting untuk menunjang kehidupan masyarakat.

Tersedianya jasa transportasi yang cukup (berkapasitas) memberikan manfaat ekonomi, misalnya: (a) akan memperluas pasar, dengan tersedianya jaringan transportasi yang luas maka pengiriman barang ke berbagai pasar yang jauh letaknya dapat dilaksanakan secara lancar; (b) dapat menstabilkan harga barang, dengan tersedianya fasilitas transportasi yang lancar maka kekurangan barang di suatu daerah dapat didatangkan barang yang dibutuhkan dari daerah lain yang kelebihan barang tersebut, sehingga tingkat harga di kedua daerah menjadi berkeseimbangan atau harga menjadi stabil; (c) tersedianya pelayanan transportasi yang lancar, akan mendorong daerah-daerah untuk melakukan spesialisasi produksi sesuai dengan potensi sumberdaya yang dimilikinya (L.A. Schumer, 1968).

Permintaan jasa transportasi diakibatkan dari permintaan sektor lain, atau dapat dikatakan bahwa permintaan jasa transportasi merupakan akibat dari pada sebab (*transportation is a cause rather than a result*) (D.Munby, 1973).

Fungsi transportasi sebagai penunjang pembangunan adalah memberikan pelayanan bagi peningkatan dan pengembangan berbagai kegiatan pada sektor-sektor lain, misalnya dalam sektor pertanian, perindustrian, perdagangan, pendidikan, kesehatan, pariwisata, dan lainnya. Tersedianya prasarana jalan menuju ke daerah-daerah produksi pertanian akan menunjang peningkatan produksi komoditas pertanian, yang selanjutnya dipasarkan ke daerah perkotaan. Pengangkutan pemasaran komoditas pertanian dari daerah produksi ke daerah-daerah pasar yang tersebar dapat dilaksanakan secara lancar, volume penjualan bertambah besar, pendapatan dan keuntungan petani produsen akan meningkat. Keuntungan petani meningkat akan menunjang pengembangan kegiatan usaha di bidang lainnya, seperti perkebunan, peternakan, dan perikanan. Pengembangan berbagai kegiatan usaha di sektor lainnya yang semakin meningkat merupakan dampak *multiplier* yang berlangsung secara terus menerus. Demikian pula, tersedianya prasarana dan sarana transportasi yang cukup dan berkapasitas akan menunjang pengembangan kegiatan-kegiatan diberbagai sektor diluar sektor transportasi. Fungsi transportasi sebagai pelayan pembangunan, sebagai fasilitas yang melayani kegiatan sektor lain (Rahardjo, 2010).

2.1.4 Teori Pengeluaran Pemerintah

1. Kebijakan Fiskal

Menurut William A. McEachern (2000) kebijakan fiskal menggunakan belanja pemerintah, pembayaran transfer, pajak dan pinjaman untuk

mempengaruhi variabel makroekonomi seperti tenaga kerja, tingkat harga dan tingkat GDP. Alat kebijakan fiskal dapat dipisahkan menjadi dua kategori yaitu kebijakan fiskal stabilisator dan diskrit.

Kebijakan fiskal penstabil otomatis atau disebut juga stabilisator terpasang menurut Lipsey (1992) adalah berbagai kebijakan yang dapat menurunkan kecenderungan membelanjakan marginal dari pendapatan nasional, sehingga mengurangi angka multiplier. Penstabil otomatis mengurangi besarnya fluktuasi pendapatan nasional yang disebabkan oleh perubahan-perubahan *autonomous* pada pengeluaran-pengeluaran seperti investasi. Selain itu, perangkat ini akan bekerja tanpa pemerintah harus bereaksi dengan sengaja, terhadap setiap perubahan pendapatan nasional pada waktu perubahan ini terjadi. Tiga bentuk penstabil otomatis yang utama adalah sebagai berikut :

1. Pajak

Pajak langsung akan mengurangi besarnya fluktuasi pendapatan disposable yang terkait dengan setiap fluktuasi pendapatan nasional tertentu. Dengan demikian, pada kecenderungan mengkonsumsi marginal tertentu dari pendapatan disposable, pajak langsung mengurangi tingkat kecenderungan membelanjakan marginal dari pendapatan nasional.

2. Pengeluaran pemerintah

Pembelian barang dan jasa yang dilakukan oleh pemerintah cenderung relatif stabil dalam menghadapi variasi pendapatan nasional yang bersifat siklis. Banyak pengeluaran sudah disetujui oleh peraturan sebelumnya, sehingga hanya sebagian kecil saja yang dapat dirubah oleh pemerintah. Perubahan kecil tersebut dilakukan dengan sangat lambat. Sebaliknya, konsumsi dan pengeluaran swasta untuk investasi cenderung bervariasi

sejalan dengan pendapatan nasional. Semakin besar peran pengeluaran pemerintah dalam suatu perekonomian, makin kecil kadar ketidakstabilan siklus pada seluruh pengeluaran. Meningkatnya peran pemerintah dalam perekonomian dapat saja merugikan atau menguntungkan. Meskipun demikian, pengeluaran pemerintah merupakan penstabil otomatis yang ampuh dalam perekonomian

3. Transfer pemerintah

Transfer pemerintah contohnya berupa jaminan sosial, jaminan kesejahteraan dan kebijakan bantuan pertanian. Pembayaran transfer yang berperan sebagai stabilisator terpasang cenderung menstabilkan pengeluaran untuk konsumsi, dalam upaya menghadapi fluktuasi pendapatan nasional.

Kebijakan fiskal yang kedua adalah kebijakan fiskal diskresioner, yaitu memberlakukan perubahan pajak dan pengeluaran yang dirancang untuk mengimbangi senjang yang timbul. Agar dapat melakukannya secara efektif, pemerintah secara periodik harus mengambil keputusan untuk merubah kebijakan fiskal. Dalam proses mempertimbangkan kebijakan fiskal diskresioner, perlu dipertimbangkan dua hal, yaitu kemudahan kebijakan fiskal untuk dirubah dan pandangan rumah tangga dan perusahaan atas kebijakan fiskal pemerintah yang bersifat sementara atau jangka panjang.

Stabilitas perekonomian dapat dicapai apabila pemerintah mampu melaksanakan kebijakan fiskalnya dengan baik. Artinya pemerintah hanya mampu memelihara angkatan kerja tinggi (pengangguran rendah), tingkat harga yang stabil, tingkat suku bunga yang wajar, dan pertumbuhan ekonomi yang memadai. Jika perekonomian stabil maka pendapatan masyarakat akan

meningkat dan pengangguran menurun sehingga tercipta kesejahteraan sesuai dengan harapan masyarakat (Soediyono,1992:92).

2. Pengeluaran Pemerintah Secara Mikro

Pengeluaran pemerintah secara mikro dimaksudkan untuk menyediakan barang publik yang tidak dapat disediakan pihak swasta dan sebagai akibat adanya kegagalan pasar (Walter Nicholson,2002). Menurut Guritno (1997) secara mikroekonomi teori perkembangan pemerintah bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor mengenai barang publik. Faktor-faktor permintaan akan barang publik dan faktor-faktor persediaan barang publik akan berinteraksi dengan penawaran untuk barang publik menentukan jumlah barang publik yang akan disediakan melalui anggaran belanja. Pengeluaran pemerintah untuk barang publik akan menstimulasi pengeluaran untuk barang lain.

Perkembangan pengeluaran pemerintah dipengaruhi faktor-faktor di bawah ini:

1. Perubahan permintaan akan barang public
2. Perubahan dari aktifitas pemerintah dalam menghasilkan barang publik, dan juga perubahan dari kombinasi faktor produksi yang digunakan dalam proses produksi.
3. Perubahan kualitas barang public
4. Perubahan harga faktor-faktor produksi.

3. Pengeluaran Pemerintah Secara Makro

Teori makro mengenai perkembangan pemerintah dikemukakan oleh para ahli ekonomi yaitu Wagner dan pasangan ahli ekonomi Peacock dan Wiseman. Menurut sisi makroekonomi yang dikemukakan Musgrave (1993) adalah untuk menganalisis ukuran pemerintahan sehingga dapat terlihat transaksi anggaran, perusahaan publik dan kebijakan publik. Pengeluaran pemerintah untuk sektor

publik bersifat elastis terhadap pertumbuhan ekonomi. Semakin banyak pengeluaran pemerintah untuk sektor publik semakin banyak barang publik yang tersedia untuk masyarakat.

Sejalan seperti yang dikatakan Musgrave, menurut Wagner (Guritno M, 1997) jika pendapatan perkapita meningkat maka secara relatif pengeluaran pemerintah akan meningkat. Pengeluaran pemerintah yang semakin meningkat akan memacu adanya kegagalan pasar dan eksternalitas. Kelemahan hukum Wagner adalah karena hukum tersebut tidak didasarkan pada suatu teori mengenai pemilihan barang-barang publik. Wagner mendasarkan pandangannya dengan suatu teori yang disebut organis mengenai pemerintah (*organic theory of the state*) yang menganggap pemerintah sebagai individu yang bebas bertindak, terlepas dari anggota masyarakat lainnya.

Peacock dan Wiseman (Guritno,1997) mengemukakan pendapat lain dalam menerangkan perilaku perkembangan pengeluaran pemerintah. Pemerintah lebih cenderung menaikkan pajak untuk membiayai anggarannya. Di sisi lain masyarakat memiliki keengganan untuk membayar pajak, terlebih lagi jika pajak terus dinaikkan. Mempertimbangkan teori pemungutan suara dimana masyarakat memiliki batas toleransi pembayaran pajak. Perkembangan ekonomi menyebabkan pemungutan pajak yang semakin meningkat. Oleh karena itu, dalam keadaan normal meningkatnya GNP akan menyebabkan penerimaan pemerintah yang semakin besar, begitu juga dengan pengeluaran pemerintah menjadi semakin besar.

Akibat adanya keadaan tertentu yang mengharuskan pemerintah untuk memperbesar pengeluarannya, maka pemerintah memanfaatkan pajak sebagai alternatif untuk peningkatan penerimaan negara. Jika tarif pajak dinaikkan maka

pengeluaran investasi dan konsumsi masyarakat menjadi berkurang. Keadaan ini disebut efek pengalihan (*displacement effect*) yaitu adanya suatu gangguan sosial menyebabkan aktivitas swasta dialihkan pada aktivitas pemerintah.

2.1.5 Klasifikasi Pengeluaran Pemerintah

Pengeluaran pemerintah dapat dinilai dari berbagai segi sehingga dapat dibedakan menjadi: (Suparmoko, 1996: 47-48) : (a) Pengeluaran itu merupakan investasi untuk menambah kekuatan dan ketahanan ekonomi di masa-masa yang akan datang, (b) Pengeluaran itu langsung memberikan kesejahteraan dan kegembiraan bagi masyarakat, (c) Merupakan penghematan pengeluaran yang akan datang, dan (d) Penyediaan kesempatan kerja lebih banyak dan penyebaran tenaga beli yang lebih luas.

Berdasarkan penilaian ini kita dapat membedakan bermacam-macam pengeluaran negara seperti: (a) Pengeluaran yang *self liquidating* sebagian atau seluruhnya, artinya pengeluaran pemerintah mendapatkan pembayaran kembali dari masyarakat yang menerima jasa atau barang yang bersangkutan. Misalnya, pengeluaran untuk jasa perusahaan negara, atau untuk proyek-proyek produktif barang ekspor. (b) Pengeluaran yang reproduktif, artinya mewujudkan keuntungan-keuntungan ekonomis bagi masyarakat, yang dengan naiknya tingkat penghasilan dan sasaran pajak yang lain akhirnya akan menaikkan penerimaan pemerintah. Misalnya pengeluaran untuk bidang pengairan, pertanian, pendidikan, kesehatan masyarakat (*public health*). (c) Pengeluaran yang tidak *self liquidating* maupun yang tidak produktif, yaitu pengeluaran yang langsung menambah kegembiraan dan kesejahteraan masyarakat. Misalnya untuk bidang rekreasi, pendirian monumen, objek-objek pariwisata dan sebagainya. Dan hal ini dapat juga mengakibatkan naiknya penghasilan nasional

dalam arti jasa-jasa tadi. (d) Pengeluaran yang secara langsung tidak produktif dan merupakan pemborosan, misalnya untuk pembiayaan pertahanan atau perang meskipun pada saat pengeluaran terjadi penghasilan yang menerimanya akan naik. (e) Pengeluaran yang merupakan penghematan di masa yang akan datang, misalnya pengeluaran untuk anak-anak yatim piatu, kalau hal ini tidak dijalankan sekarang, kebutuhan-kebutuhan pemeliharaan bagi mereka di masa mendatang pada waktu usia yang lebih lanjut pasti akan lebih besar.

Di Indonesia, pengeluaran pemerintah dapat dibedakan dalam dua klasifikasi, yaitu :

- a. Pengeluaran rutin yaitu pengeluaran untuk pemeliharaan dan penyelenggaraan roda pemerintahan sehari-hari, meliputi belanja pegawai, belanja barang, berbagai macam subsidi (subsidi daerah dan subsidi harga barang), angsuran dan bunga utang pemerintah, serta jumlah pengeluaran lain. Anggaran belanja rutin memegang peran penting untuk menunjang kelancaran mekanisme sistem pemerintahan serta upaya peningkatan efisiensi dan produktivitas, yang pada gilirannya akan menunjang tercapainya sasaran dan tujuan setiap tahap pembangunan. Penghematan dan efisiensi tersebut antara lain diupayakan melalui pinjaman alokasi pengeluaran rutin, pengendalian dan koordinasi pelaksanaan pembelian barang dan jasa kebutuhan departemen/non lembaga/non departemen, dan pengurangan berbagai macam subsidi secara bertahap.
- b. Pengeluaran pembangunan, yaitu pengeluaran yang bersifat menambah modal masyarakat dalam bentuk pembangunan fisik dan non fisik. Dibedakan atas pengeluaran pembangunan merupakan pengeluaran

yang ditujukan untuk membiayai program-program pembangunan sehingga anggarannya selalu disesuaikan dengan dana yang berhasil imobilisasi. Dana ini kemudian dialokasikan pada berbagai bidang sesuai dengan prioritas yang telah direncanakan. Dalam teori ekonomi makro, ada tiga pos utama pada sisi pengeluaran, yaitu:

- Pengeluaran pemerintah untuk pembelian barang dan jasa
 - Pengeluaran pemerintah untuk gaji pegawai
- c. Pengeluaran pemerintah untuk pembayaran transfer (transfer payments). Pembayaran transfer pemerintah adalah pembayaran pemerintah kepada individu yang tidak dipakai untuk menghasilkan barang dan jasa sebagai imbalannya (Samuelson dan Nordhaus, 2005). Pengeluaran pemerintah berupa pembayaran subsidi atau bantuan langsung kepada berbagai golongan masyarakat.

Pemerintah mampu mempengaruhi tingkat pendapatan keseimbangan menurut dua cara yang terpisah. Pertama, pembelian pemerintah atas barang dan jasa merupakan komponen dari permintaan agregat. Kedua, pajak dan transfer mempengaruhi hubungan antara output dan pendapatan dan pendapatan disposibel (pendapatan bersih yang siap untuk dikonsumsi dan ditabung), yang didapat oleh sektor swasta.

2.2 Pengaruh Pengeluaran Pemerintah Terhadap Infrastruktur Jalan

Infrastruktur tidak kalah pentingnya dengan pendidikan dan kesehatan, infrastruktur merupakan suatu sarana (fisik) pendukung agar pembangunan ekonomi suatu negara dapat terwujud. Infrastruktur terdiri dari beberapa

subsektor, beberapa diantaranya yang cukup dominan dalam pembangunan ekonomi adalah perumahan dan transportasi. Infrastruktur juga menunjukkan seberapa besar pemerataan pembangunan terjadi. Suatu negara dengan pertumbuhan ekonomi tinggi akan mampu melakukan pemerataan pembangunan kemudian melakukan pembangunan infrastruktur keseluruhan bagian wilayahnya. Perekonomian yang terintegrasi membutuhkan pembangunan infrastruktur. Menurut kajian ilmiah yang dilakukan Deni Friawan (2008) menjelaskan setidaknya ada tiga alasan utama mengapa infrastruktur penting dalam sebuah integrasi ekonomi. Pertama, ketersediaan infrastruktur yang baik merupakan mesin utama pemacu pertumbuhan ekonomi, misalnya studi The World bank (2004) menyatakan bahwa tingkat pertumbuhan ekonomi yang rendah dalam beberapa tahun terakhir pasca krisis ekonomi 1998 salah satunya dipengaruhi rendahnya tingkat investasi.

Kurangnya ketersediaan infrastruktur merupakan salah satu hambatan utama dalam perbaikan iklim investasi di Indonesia. Kedua, untuk memperoleh manfaat yang penuh dari integrasi, ketersediaan jaringan infrastruktur sangat penting dalam memperlancar aktifitas perdagangan dan investasi. Penurunan tarif akibat integrasi ekonomi tidak dapat menjamin bahwa akan meningkatkan aktivitas perdagangan dan investasi tanpa adanya dukungan dari infrastruktur yang memadai. Ketiga, perhatian terhadap perbaikan infrastruktur juga penting untuk mengatasi kesenjangan pembangunan ekonomi antar negara-negara di Asia dan juga mempercepat integrasi perekonomian Asia.

Permasalahan infrastruktur di Indonesia diakibatkan oleh masalah sektoral dan lintas sektoral. Maka dibutuhkan kebijakan-kebijakan yang dapat menjembatani sektor-sektor terkait. Seperti dari sisi pembiayaan pemerintah

diharapkan mampu membuat mekanisme penentuan resiko investasi dan mengembangkan metodologi yang dapat secara mudah diterapkan. Di saat bersamaan , mengingat mobilisasi investasi dari sektor swasta membutuhkan waktu, pemerintah diharapkan tetap memberikan perhatian pada peningkatan investasi publik sehingga kebutuhan infrastruktur dapat terpenuhi, salah satunya melalui peningkatan pengeluaran pemerintah atas infrastruktur. Namun jika pengeluaran pemerintah saja tidak cukup diperlukan peran pihak swasta. Peran pemerintah untuk meningkatkan perhatian pihak swasta adalah dengan bantuan pembebasan lahan, subsidi operasional dan modal, dan jaminan resiko usaha. Peningkatan pengeluaran pemerintah atas infrastruktur juga harus diikuti dengan efektifitas dan efisiensi dari pengeluaran tersebut. Hal tersebut dilakukan untuk meningkatkan kualitas infrastruktur yang dibangun dan agar terciptanya transparansi dalam proses pengadaan barang, dan pembangunan.

Kendaraan bermotor yang merupakan sarana sektor transportasi, dengan melihat perkembangan yang terjadi pada jumlah kendaraan bermotor secara langsung memberikan gambaran mengenai kondisi sub sektor angkutan darat. Jumlah kendaraan bermotor yang cenderung meningkat merupakan indikator semakin tingginya kebutuhan masyarakat terhadap sarana transportasi yang memadai sejalan dengan mobilitas penduduk yang makin tinggi.

Jumlah penduduk mempunyai hubungan langsung secara kuantitas dengan kebutuhan pergerakan. Semakin banyak kebutuhan pergerakan manusia maupun barang maka akan semakin banyak pula penggunaan sepeda motor dan mobil sebagai moda transportasi darat (Wahab, 2005).

Hukum permintaan pada hakekatnya merupakan suatu hipotesa yang menyatakan makin rendah harga suatu barang makin banyak permintaan atas

barang tersebut, sebaliknya makin tinggi harga suatu barang, makin sedikit permintaan atas barang tersebut (Sadono Sukirno, 2006:76). Permintaan atas barang dan jasa pada umumnya sangat bergantung pada pendapatan konsumen dan pada harga dari barang dan jasa tersebut relatif terhadap harga-harga barang lainnya. Sebagai contoh tingkat penjualan kendaraan tergantung dari pendapatan masyarakat, semakin tinggi pendapatan masyarakat maka semakin tinggi pula konsumsi masyarakat, termasuk dalam hal ini permintaan akan kendaraan akan semakin tinggi. Moda transportasi yang dipilih bergantung pada beberapa faktor, seperti tujuan perjalanan, jarak tempuh perjalanan, dan penghasilan/pendapatan pelaku perjalanan (Jotin Khisty & B, Kent Lall, 2002)

Dengan semakin banyaknya jumlah dan jenis kendaraan, maka akan membuka aksesibilitas zona. aksesibilitas zona dipengaruhi oleh proporsi orang menggunakan moda tertentu. Ukuran fisik aksesibilitas menerangkan struktur perkotaan secara spasial tanpa melihat adanya perbedaan yang disebabkan oleh keragaman moda transportasi yang tersedia, misalnya mobil dan angkutan umum. Mobil mempunyai aksesibilitas yang lebih baik dari angkutan umum atau berjalan kaki. Banyak orang di daerah pemukiman mempunyai akses yang baik dengan mobil atau sepeda motor dan banyak juga yang tergantung kepada angkutan umum dan jalan (Panggabean, 2010).

2.3 Tinjauan Empiris

Penelitian yang dilakukan oleh Ikhsantono (2005) dengan judul Analisis Pengaruh Pengeluaran Pemerintah pada Sektor Transportasi Terhadap Pertumbuhan Sektor Transportasi di Kota Medan. Dalam penelitiannya menggunakan PDRB pada sektor transportasi untuk variabel terikat dan pengeluaran pemerintah untuk variabel bebas dengan menggunakan program

Eviews 5.1 hasilnya adalah pengeluaran pemerintah berpengaruh positif dan signifikan terhadap PDRB sektor transportasi pada tingkat kepercayaan 99 %.

Adapun Penelitian yang dilakukan oleh Silaban (2002) dengan judul Analisis Peranan Transportasi Darat dalam Pertumbuhan Ekonomi Sumatera Utara. Dalam penelitiannya menggunakan PDRB sebagai variabel terikat. Panjang jalan, Jumlah moda transportasi dan pajak Kendaraan bermotor sebagai variabel bebas dengan menggunakan program Eviws 4.1. Hasilnya adalah Panjang jalan, Jumlah kendaraan bermotor dan pajak kendaraan bermotor mempunyai pengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi dengan nilai $R^2 = 0,86$.

Adapun penelitian yang dilakukan oleh Fahruky (2005) dengan judul Analisis Peranan Sektor Transportasi dan Telekomunikasi Terhadap PDRB Sumatera Utara. Dalam penelitiannya menggunakan PDRB pada sektor transportasi dan telekomunikasi sebagai variabel terikat, panjang jalan dan jumlah pengguna telepon telkom sebagai variabel bebas dengan menggunakan program Eviews 5.1 hasilnya adalah panjang jalan dan jumlah pelanggan telepon Telkom berpengaruh nyata atau signifikan terhadap PDRB sektor transportasi dan telekomunikasi Sumatera Utara pada tingkat kepercayaan 99%.

Ada pula penelitian yang dilakukan oleh Desi (2010) dengan judul Analisis Pengaruh Pengeluaran Pemerintah atas Pendidikan, Kesehatan, dan Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Indonesia Periode Tahun 1969-2009. Dalam penelitiannya dengan kesimpulan bahwa dalam jangka panjang pertumbuhan ekonomi di Indonesia dipengaruhi oleh pengeluaran pemerintah atas perumahan, dan pengeluaran pemerintah atas infrastruktur, sedangkan pengeluaran pemerintah atas pendidikan dan pengeluaran pemerintah atas

kesehatan tidak signifikan berpengaruh. Dalam jangka pendek pengeluaran pemerintah atas transportasi signifikan berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi Indonesia sedangkan pengeluaran pemerintah atas pendidikan dan pengeluaran pemerintah atas kesehatan tidak berpengaruh.

Penelitian juga dilakukan oleh Sarana (2005) dengan judul “Peranan Sektor Transportasi Darat Dalam Pemulihan Ekonomi di Propinsi Sumatera Barat “ menarik kesimpulan bahwa transportasi darat mempunyai peranan yang sangat penting dalam rangka pemulihan ekonomi di propinsi sumatera barat, dimana transportasi darat mempunyai sumbangan positif terhadap PDRB provinsi Sumatera Barat.

2.4 Kerangka Konseptual

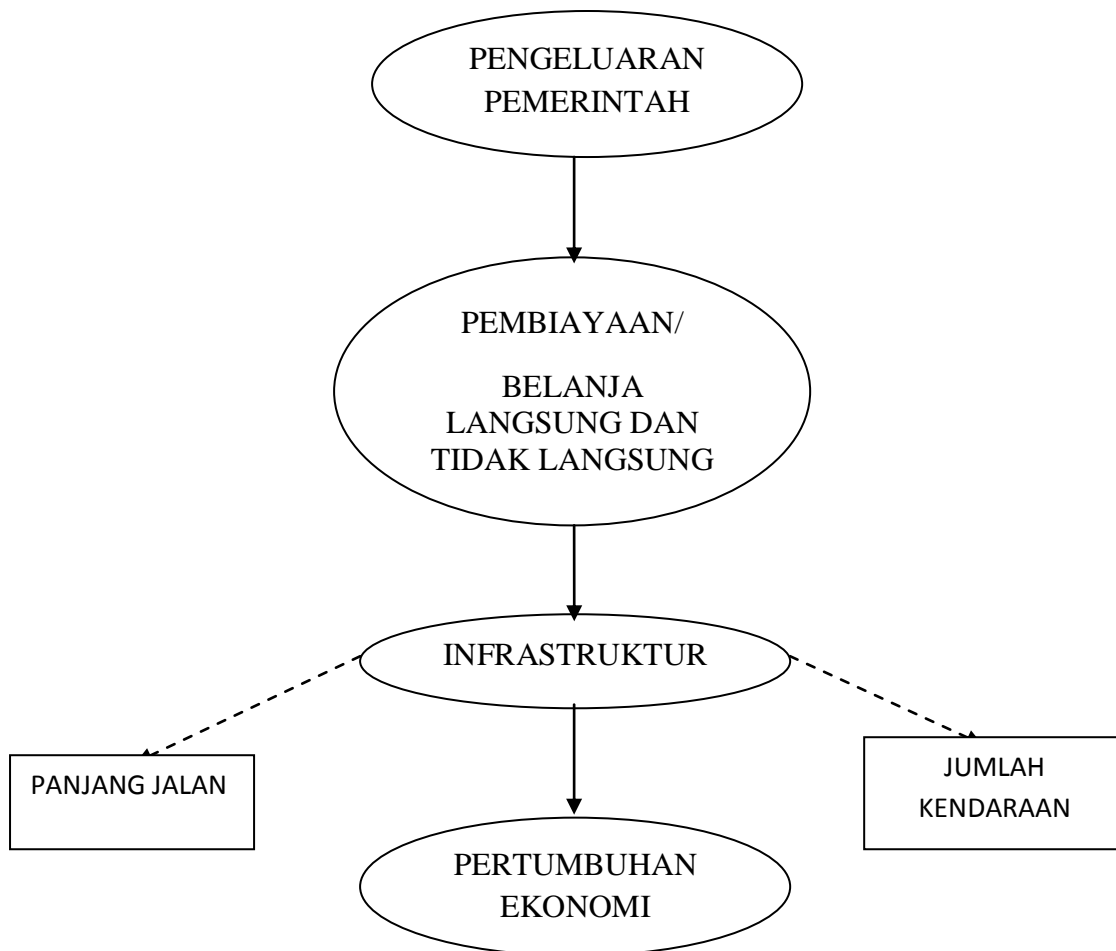
Dalam upaya pembangunan dan upaya perbaikan dalam sektor transportasi diperlukan campur tangan pemerintah. Hal ini dikarenakan adanya hal-hal yang tidak dapat diberikan kepada pihak swasta mengingat transportasi merupakan urat nadi dalam suatu perekonomian, dimana dalam hal ini yang akan di bahas adalah transportasi darat, maka peran pemerintah sangatlah berpengaruh terhadap pertumbuhan sektor transportasi itu sendiri. Namun seberapa besar pengaruh peranan pemerintah tersebut dapat dilihat dari pengeluaran pemerintah yang dilakukan dalam hal infrastruktur jalan.

Sebagaimana yang dikemukakan oleh E.S Domar dan R.F. Harrod melihat bahwa pentingnya investasi terhadap pertumbuhan ekonomi, sebab investasi akan meningkatkan stock barang modal, yang memungkinkan meningkatkan output. Dalam hal ini investasi pemerintah dalam bentuk pengeluaran pembiayaan pemerintah dalam perbaikan dan pembuatan infrastruktur jalan merupakan investasi jangka panjang yang akan memberikan output dikemudian

hari dan bersifat jangka panjang. Output yang terakumulasi secara simultan dan berkesinambungan tentu akan mempunyai pengaruh terhadap percepatan pertumbuhan perekonomian terhadap suatu daerah.

Dengan adanya investasi pemerintah berupa pengeluaran berupa pembiayaan terhadap infrastruktur jalan, maka dengan infrastruktur jalan yang baik yang disertai dengan bertambahnya panjang jalan dapat melancarkan arus barang dan jasa serta mobilitas manusia dalam mencapai lokasi sumber-sumber ekonomi secara optimal serta dapat menghubungkan mata rantai dari arus bahan baku, untuk produksi, dan arus distribusi barang jadi yang disalurkan ke pasar serta kebutuhan pertukaran barang di pasar. Dengan infrastruktur jalan yang bagus maka akan meningkatkan dan mempercepat arus barang dan jasa yang tentu mempunyai akibat terhadap perputaran barang dan jasa secara cepat dan berujung kepada meningkatnya perekonomian suatu daerah. Oleh karena itu, peranan pemerintah dalam hal pembiayaan jalan sangat besar terhadap pertumbuhan ekonomi suatu daerah.

Kerangka Konseptual



Gambar 1. Kerangka Konseptual Analisis Keterkaitan Transportasi Darat dengan Pertumbuhan Ekonomi di Kabupaten Merauke

2.5 Hipotesis

Berdasarkan masalah pokok diatas, maka Hipotesis yang dikemukakan dirumuskan sebagai berikut ;

1. Diduga bahwa Perkembangan sarana dan prasarana transportasi darat di Kabupaten Merauke memiliki hubungan yang erat terhadap Pertumbuhan Ekonomi Kabupaten Merauke.
2. Diduga bahwa Pengeluaran Pemerintah dalam hal belanja modal untuk pembangunan Infrastruktur jalan berpengaruh positif dan signifikan terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Kabupaten Merauke.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Lokasi Penelitian

Tempat atau lokasi penelitian dilaksanakan di Kabupaten Merauke.

3.2 Metode Pengumpulan Data

Untuk memperoleh sejumlah data yang diperlukan, maka dilakukan penelitian dengan menggunakan metode pengumpulan data sebagai berikut:

1. Penelitian Kepustakaan (*library research*)

Penelitian yang dilakukan dengan mengumpulkan serta membaca literatur-literatur, artikel-artikel, serta karangan ilmiah lainnya yang erat hubungannya dengan masalah yang dibahas, sehingga dapat membantu dalam penulisan skripsi ini.

2. Penelitian Lapangan (*field research*)

Penelitian yang dilakukan secara langsung pada instansi yang dimaksud adalah dalam bentuk wawancara langsung untuk memperoleh data dan informasi yang dibutuhkan pada obyek yang berkaitan, dalam hal ini Dinas Perhubungan dan Bappeda Kabupaten Merauke.

3.3. Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder, yaitu data yang diperoleh dari instansi-instansi terkait, baik berupa data statistik maupun berupa informasi tertulis lainnya.

Adapun Sumber Data tersebut bersumber dari:

1. Badan Pusat Statistik Kabupaten Merauke, tentang PDRB, panjang jalan, jumlah kendaraan, dan indikator ekonomi lainnya yang terkait dengan penulisan ini.
2. Dinas Bina Marga Kabupaten Merauke, dan
3. Referensi lainnya berupa jurnal, laporan-laporan yang terkait dengan penulisan ini.

3.4. Metode Analisis

Untuk membahas permasalahan dan membuktikan hipotesis yang telah dikemukakan, metode analisis yang dipakai dalam penelitian ini adalah metode analisis kualitatif (deskriptif) dan metode regresi sederhana. Metode analisis kualitatif (*Deskriptif*) yaitu menganalisis data tentang perkembangan sarana dan prasarana transportasi darat kaitannya dengan pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Merauke.

Metode Regresi Sederhana yaitu menganalisis data untuk mengetahui pengaruh dari pengeluaran pemerintah dalam hal ini pembiayaan jalan untuk transportasi darat terhadap pertumbuhan ekonomi Kabupaten Merauke dan dinyatakan dalam fungsi sebagai berikut :

$$Y = f(X) \dots\dots\dots(1)$$

Dengan demikian sebagai dasar untuk estimasi maka persamaan (1) secara eksplisit dapat dinyatakan ulang sebagai berikut :

$$Y = \beta_0 X^{\beta_1} e^{\mu} \dots\dots\dots (2)$$

Kemudian persamaan (2) ditransformasi menjadi linear dengan logaritma natural (Ln) untuk persamaan estimasi regresi persamaan (3) sebagai berikut:

$$\text{Ln}Y = \text{Ln}\beta_0 + \beta_1 \text{Ln}X + \mu \dots\dots\dots(3)$$

Dimana,

Y = Pertumbuhan Ekonomi (dalam hal ini PDRB ADHK, satuan rupiah)

X = Pengeluaran Pemerintah (Rupiah)

β = Koefisien Regresi

μ = Error Term

3.5 Defenisi Operasional

- a. Pertumbuhan Ekonomi (Y) adalah pertumbuhan ekonomi Kabupaten Merauke yang diukur dari besarnya PDRB yang dihasilkan dari kegiatan perekonomian Kabupaten Merauke dan dinyatakan dalam satuan Rupiah.
- b. Pengeluaran pemerintah (X) adalah Pengeluaran yang dikeluarkan oleh pemerintah Kabupaten Merauke dalam hal ini biaya untuk memperbaiki ataupun menambah jalan – jalan yang ada di Merauke dan dinyatakan dalam satuan Rupiah.

3.6 Penguji Hipotesis

Untuk dapat mengambil keputusan sebagai hasil dari pengujian hipotesis, maka hal ini dapat dilakukan dengan melihat tingkat signifikansi dari koefisien regresi antara variabel terikat dengan variabel bebas melalui beberapa pengujian, yaitu :

1. Uji Statistik t

Uji ini digunakan untuk mengetahui apakah variabel independen mempunyai pengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen. Dengan kata lain, untuk mengetahui apakah variabel independen dapat menjelaskan perubahan yang terjadi pada variabel dependen secara nyata.

Untuk mengkaji pengaruh variabel independen terhadap dependen secara individu dapat dilihat hipotesis berikut: $H_0 : \beta_1 = 0$ □□tidak berpengaruh, $H_1 : \beta_1 > 0$ □□berpengaruh positif, $H_1 : \beta_1 < 0$ □□berpengaruh negatif. Dimana β_1 adalah koefisien variabel independen ke-1 yaitu nilai parameter hipotesis. Biasanya nilai β dianggap nol, artinya tidak ada pengaruh variabel X terhadap Y. Bila $t_{hitung} > t_{tabel}$ maka H_i diterima (signifikan) dan jika $t_{hitung} < t_{tabel}$ H_o diterima (tidak signifikan). Uji t digunakan untuk membuat keputusan apakah hipotesis terbukti atau tidak, dimana tingkat signifikan yang digunakan yaitu 5%.

2. Koefisien Determinasi Square (R^2)

Untuk mengetahui besarnya pengaruh variabel independen yaitu Pengeluaran pemerintah (X) berpengaruh terhadap variabel dependen yaitu PDRB (Y), maka digunakan analisis koefisien determinasi (R^2).

Koefisien Determinan (R^2) pada intinya mengukur kebenaran model analisis regresi. Dimana analisisnya adalah apabila nilai R^2 mendekati angka 1, maka variabel independen semakin mendekati hubungan dengan variabel dependen sehingga dapat dikatakan bahwa penggunaan model tersebut dapat dibenarkan. Model yang baik adalah model yang meminimumkan residual berarti variasi variabel independen dapat menerangkan variabel dependennya dengan α sebesar diatas 0,75 (Gujarati, 2003), sehingga diperoleh korelasi yang tinggi antara variabel dependen dan variabel independen.

Akan tetapi ada kalanya dalam penggunaan koefisien determinasi terjadi bias terhadap satu variabel independen yang dimasukkan dalam model. Setiap tambahan satu variabel independen akan menyebabkan peningkatan R^2 , tidak peduli apakah variabel tersebut berpengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen (memiliki nilai t yang signifikan).

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil Penelitian

4.1.1 Gambaran Umum Daerah Penelitian

4.1.1.1 Luas Wilayah

Secara historis, Kabupaten Merauke terbentuk pada tanggal 12 Februari 1902 yang merupakan bagian dari hindia belanda dan menjadi salah satu kota pemerintahan penjajahan belanda yang berada di Pulau Papua, yang mana kemudian setelah pelaksanaan pepera bergabung dengan Negara Kesatuan Republik Indonesia yang meliputi daerah papua bagian selatan. Pada tahun 2003, Kabupaten Merauke mengalami pemekaran daerah menjadi beberapa kabupaten yaitu Kabupaten Boven Digoel, Kabupaten Mappi dan Kabupaten Asmat sehingga terjadi perubahan batas-batas topografi Kabupaten Merauke. Dengan adanya pemekaran tersebut, luas Kabupaten Merauke menjadi 46.790,63 kilometer persegi atau 14,67 persen dari luas wilayah Provinsi Papua dan merupakan kabupaten terluas di Provinsi Papua yang secara geografis terletak $137^{\circ} - 141^{\circ}$ Bujur Timur dan $5^{\circ} - 9^{\circ}$ Lintang Selatan, dengan luas garis pantai sebesar 5.089,71 kilometer persegi.

Posisi Kabupaten Merauke terletak ujung paling selatan dari pulau papua, dimana batas-batas wilayahnya di batasi oleh daratan dan lautan serta berbatasan langsung dengan negara tetangga Papua New Guinea (PNG). Kabupaten Merauke merupakan dataran rendah yang hanya memiliki kelas ketinggian antara 0 hingga 60 meter dari permukaan laut.

Adapun batas-batas wilayah Kabupaten Merauke sebagai berikut :

- Sebeleah Utara : Berbatasan dengan Kabupaten Mapi dan
Kabupaten Boven Digoel
- Sebelah Timur : Berbatasan dengan Papua New Guinea
- Sebelah Selatan : Berbatasan dengan Laut Arafuru
- Sebelah Barat : Berbatasan dengan Laut Arafuru.

Wilayah administratif Kabupaten Merauke terbagi dalam 20 distrik dengan rincian sebanyak 160 kampung dan 8 kelurahan. Distrik Jagebob memiliki jumlah kampung terbanyak (14 kampung) dan Distrik Kaptel dan Distrik Ilwayab memiliki jumlah kampung paling sedikit (4 kampung). Sedangkan sebanyak 8 kelurahan hanya terdapat di Distrik Merauke. Kecamatan Waan merupakan kecamatan terbesar dengan luas wilayah 5.416,84 Km² atau sebesar 12% dari luas wilayah kabupaten merauke dan memiliki 8 buah kampung, disusul Kecamatan Ulilin dengan luas wilayah 5.092,57 Km² atau sebesar 11% dari luas wilayah Kabupaten Merauke dan memiliki 11 buah kampung, dan terbesar ketiga adalah Kecamatan Kimaam dengan luas wilayah 4.630,30 Km² atau sebesar 10% dari luas Kabupaten Merauke dan memiliki 11 buah kampung. Sementara Kecamatan terkecil dari Kabupaten Merauke adalah Kecamatan Semangga dengan luas wilayah 326,95 Km² atau sebesar 1% dari luas wilayah Kabupaten Merauke dan memiliki 10 buah kampung, disusul Kecamatan Naukenjarai dengan luas wilayah 905,86 Km² atau sebesar 2% dari luas Kabupaten Merauke dengan jumlah kampung sebanyak 5 buah, dan urutan ke tiga terkecil adalah Kecamatan Kurik dengan luas wilayah 997,05 Km² atau sebesar 2,1% dari luas wilayah Kabupaten Merauke dan memiliki 9 buah kampung. Untuk memperjelas penjelasan tersebut dapat dilihat dalam table 4.1 berikut.

| Tabel 4.1 Luas Wilayah Darat dan Perairan serta Persentase terhadap Luas Wilayah Kabupaten Merauke Tahun 2011 | | | | | |
|--|------------------|-----------------------|---------------------------|-----------------|--|
| No | Kecamatan | Jumlah Kampung | Luas Wilayah (Km2) | | Persentase Luas Wilayah Kabupaten Merauke |
| | | | Darat | Laut | |
| 1 | Kimaam | 11 | 4.630,30 | 769,88 | 10% |
| 2 | Tabonji | 9 | 2.868,06 | 666,99 | 6% |
| 3 | Waan | 8 | 5.416,84 | 1.383,74 | 12% |
| 4 | Ilwayab | 4 | 1.999,08 | 501,75 | 4% |
| 5 | Okaba | 8 | 1.560,50 | 376,45 | 3% |
| 6 | Tubang | 6 | 2.781,18 | 286,22 | 6% |
| 7 | Ngguti | 5 | 3.554,62 | - | 8% |
| 8 | Kaptel | 4 | 2.384,05 | - | 5% |
| 9 | Kurik | 9 | 997,05 | - | 2,1% |
| 10 | Animha | 5 | 1.465,60 | - | 3% |
| 11 | Malind | 7 | 490,60 | 306,20 | 1% |
| 12 | Merauke | 2 | 1.445,63 | 188,93 | 3% |
| 13 | Naukenjerai | 5 | 905,86 | 517,48 | 2% |
| 14 | Semangga | 10 | 326,95 | 92,07 | 1% |
| 15 | Tanah Miring | 13 | 1.516,67 | - | 3% |
| 16 | Jagebob | 14 | 1.364,96 | - | 3% |
| 17 | Sota | 5 | 2.842,21 | - | 5,9% |
| 18 | Muting | 12 | 3.501,67 | - | 7% |
| 19 | Elikobel | 12 | 1.666,23 | - | 4% |
| 20 | Ulin | 11 | 5.092,57 | - | 11% |
| Jumlah | | 160 | 46.790,63 | 5.089,71 | 100% |
| <i>Sumber : Merauke Dalam Angka 2012</i> | | | | | |

Kecamatan Kimaam, Kecamatan Waan dan Kecamatan Tabonji terdapat di pulau Yos Sudarso sehingga untuk mencapai kecamatan tersebut dari kabupaten merauke menggunakan sarana angkutan laut termasuk juga Kecamatan Ilwayab menggunakan sarana angkutan laut karena belum terdapat akses jalan darat menuju ke kecamatan tersebut, sementara untuk kecamatan lainnya dapat ditempuh dengan menggunakan sarana angkutan darat. Kecamatan Terjauh dari kabupaten Merauke dengan menggunakan angkutan laut adalah kecamatan Ilwayab dengan jarak tempuh 149 Mill Laut sementara untuk angkutan darat yang terjauh adalah kecamatan Muting dengan jarak

tempuh 247 Kilometer. Untuk lebih jelasnya berikut jarak tempuh antara kota merauke dengan kota kecamatan di kabupaten Merauke.

| Tabel 4.2 Jarak Tempuh Kota Kabupaten dengan Kota Kecamatan Kabupaten Merauke Tahun 2011 | | | | |
|---|------------------|-----------------------|---------------------|----------------------------|
| No | Kecamatan | Kota Kecamatan | Jarak Tempuh | Satuan (km/mill |
| 1 | Kimaam | Kimaam | 145 | Mill Laut |
| 2 | Tabonji | Tabonji | 148 | Mill Laut |
| 3 | Waan | Waan | 140 | Mill Laut |
| 4 | Ilwayab | Wanam | 149 | Mill Laut |
| 5 | Okaba | Okaba | 112 | KM |
| 6 | Tubang | Yuwied | 116 | KM |
| 7 | Ngguti | Po Epe | 120 | KM |
| 8 | Kaptel | Kaptel | 125 | KM |
| 9 | Kurik | Harapan Makmur | 83 | KM |
| 10 | Animha | Wayou | 70 | KM |
| 11 | Malind | Kaiburse | 92 | KM |
| 12 | Merauke | Merauke | 0 | KM |
| 13 | Naukenjerai | Onggaya | 40 | KM |
| 14 | Semangga | Muram Sari | 32 | KM |
| 15 | Tanah Miring | Hidup Baru | 50 | KM |
| 16 | Jagebob | Kartini | 99 | KM |
| 17 | Sota | Sota | 76 | KM |
| 18 | Muting | Muting | 247 | KM |
| 19 | Elikobel | Bupul | 240 | KM |
| 20 | Ulilin | Kumaaf | 244 | KM |
| <i>Sumber : Merauke Dalam Angka 2012</i> | | | | |

4.1.1.2 Panjang Jalan

Tahun 2011, panjang Jalan keseluruhan di Kabupaten Merauke yang dibangun oleh pemerintah adalah 1.608.151 km, terdiri dari 271.000 km Jalan Negara, 233.407 km Jalan Propinsi dan 1.103.744 km merupakan Jalan Kabupaten. Untuk lebih jelasnya akan di paparkan dalam tabel berikut ini

| Tabel 4.3 Panjang Jalan Sesuai Jenis Jalan dan Perkembangan Jalan Kabupaten di Kabupaten Merauke tahun 2002-2011 | | | | | |
|---|---------------------------------------|----------------|-----------------|---------------|----------------------------------|
| Tahun | Panjang Jalan sesuai Jenis Jalan (km) | | | Total Panjang | Pertumbuhan Jalan Kabupaten (Km) |
| | Jalan Nasional | Jalan Propinsi | Jalan Kabupaten | | |
| 2002 | 566,675 | 232,450 | 1,923,822 | 2,722,947 | 23,670 |
| 2003 | 267,000 | 232,450 | 1,006,895 | 1,506,345 | (916,927) |
| 2004 | 267,000 | 232,450 | 1,006,895 | 1,506,345 | - |
| 2005 | 271,000 | 233,407 | 1,026,438 | 1,530,845 | 19,543 |
| 2006 | 271,000 | 233,407 | 1,029,245 | 1,533,652 | 2,807 |
| 2007 | 271,000 | 233,407 | 1,031,090 | 1,535,497 | 1,845 |
| 2008 | 271,000 | 233,407 | 1,040,125 | 1,544,532 | 9,035 |
| 2009 | 271,000 | 233,407 | 1,073,908 | 1,578,315 | 33,783 |
| 2010 | 271,000 | 233,407 | 1,098,630 | 1,603,037 | 24,722 |
| 2011 | 271,000 | 233,407 | 1,103,744 | 1,608,151 | 5,114 |
| <i>Sumber : Merauke Dalam Angka 2006 dan 2012</i> | | | | | |

Dari tabel diatas terdapat pengurangan panjang jalan kabupaten dan jalan nasional pada tahun 2003, hal ini terjadi karena pada tahun 2003 terjadi pemekaran wilayah kabupaten merauke menjadi 4 kabupaten yaitu kabupaten merauke, kabupaten boven digoei, kabupaten mapi dan kabupaten asmat sehingga jalan kabupaten dan nasional yang sebelumnya termasuk di dalam administratif kabupaten merauke menjadi wilayah administratif kabupaten boven digoei dan kabupaten mapi, sedangkan asmat sendiri tidak memiliki jalan raya.

Dari Panjang jalan yang telah diaspal pada tahun 2011 hanya mencapai 828.050 km atau 51,49 persen, panjang sisanya masih berupa jalan tanah. Adapun data panjang jalan yang telah diaspal dan jalan tanah di kabupaten merauke sebagai berikut

| Tabel 4.4 Panjang Jalan Menurut Jenis Permukaan Jalan di Kabupaten Merauke tahun 2002-2011 | | | | | |
|---|--|---------|-----------|---------|-----------------------------|
| Tahun | Panjang Jalan menurut Jenis Permukaan Jalan (km) | | | | Total Panjang Jalan (Km) |
| | Aspal | Kerikil | Tanah | Lainnya | |
| 2002 | 796,876 | 10,947 | 1,874,742 | 40,382 | 2,722,947 |
| 2003 | 719,211 | 3,000 | 784,134 | - | 1,506,345 |
| 2004 | 720,161 | 3,000 | 783,184 | - | 1,506,345 |
| 2005 | 733,211 | - | 797,634 | - | 1,530,845 |
| 2006 | 736,018 | - | 797,634 | - | 1,533,652 |
| 2007 | 737,863 | - | 797,634 | - | 1,535,497 |
| 2008 | 746,898 | - | 797,634 | - | 1,544,532 |
| 2009 | 770,897 | - | 807,418 | - | 1,578,315 |
| 2010 | 793,005 | - | 810,032 | - | 1,603,037 |
| 2011 | 828,050 | - | 780,101 | - | 1,608,151 |
| <i>Sumber : Merauke Dalam Angka 2006 dan 2012</i> | | | | | |

Menurut kondisi jalan pada tahun 2011, panjang jalan dengan kondisi baik hanya sekitar 303.210 km (18,85 persen), kondisi sedang 46.745 km (29,21 persen). Sementara itu, panjang jalan rusak dan rusak berat mencapai 646.953 km (40,23 persen) dan 188.243 km (11,71 persen). Kondisi jalan yang sebagian besar rusak sedang dan rusak berat itu dikarenakan oleh kondisi geografis Kabupaten Merauke yang memiliki struktur tanah yang lembek karena sebagian besar wilayah Kabupaten Merauke di selimuti oleh rawa-rawa dan padang rumput serta kondisi permukaan tanah yang hanya memiliki ketinggian rata-rata 0-6 meter dari permukaan laut serta dialiri oleh beberapa sungai-sungai besar. Adapun kondisi jalan Kabupaten Merauke sebagai berikut

Tabel 4.5 Panjang Jalan Menurut Kondisi Jalan di Kabupaten Merauke Tahun 2002-2011

| Tahun | Panjang Jalan Menurut Kondisi Jalan (km) | | | | | | | | Total Panjang Jalan (Km) |
|-------|--|-------|---------|-------|-----------|-------|-------------|-------|--------------------------|
| | Baik | % | Sedang | % | Rusak | % | Rusak Berat | % | |
| 2002 | 275,140 | 10.08 | 710,664 | 25.63 | 1,243,120 | 44.83 | 494,043 | 17.82 | 2,772,967 |
| 2003 | 249,089 | 6.05 | 423,740 | 28.13 | 663,745 | 44.06 | 169,771 | 11.27 | 1,506,345 |
| 2004 | 250,039 | 6.02 | 423,740 | 28.13 | 663,745 | 44.06 | 168,821 | 11.21 | 1,506,345 |
| 2005 | 241,464 | 6.38 | 452,889 | 29.39 | 792,992 | 51.46 | 53,500 | 3.47 | 1,540,845 |
| 2006 | 250,371 | 6.13 | 488,368 | 31.84 | 625,142 | 40.76 | 169,771 | 11.07 | 1,533,652 |
| 2007 | 281,268 | 5.46 | 470,937 | 30.67 | 616,426 | 40.15 | 166,866 | 10.87 | 1,535,497 |
| 2008 | 324,352 | 4.76 | 478,804 | 31.00 | 571,477 | 37.00 | 169,899 | 11.00 | 1,544,532 |
| 2009 | 230,595 | 6.84 | 515,802 | 32.68 | 623,570 | 39.51 | 208,348 | 13.20 | 1,578,315 |
| 2010 | 249,632 | 6.42 | 499,631 | 31.17 | 633,531 | 39.52 | 220,243 | 13.74 | 1,603,037 |
| 2011 | 303,210 | 5.30 | 469,745 | 29.21 | 646,953 | 40.23 | 188,243 | 11.71 | 1,608,151 |

Sumber : Merauke Dalam Angka 2006 dan 2012

Dari data diatas tergambar bahwa sekitar 51,94 % kondisi jalan di Merauke rusak dan rusak berat atau dari total panjang jalan 1,608,151 kilometer sedangkan kondisi jalan baik dan sedang masing-masing sebesar 5,30 persen dan 29,21 persen.

4.1.1.3 Jumlah Kendaraan Bermotor

Peningkatan jalan di Kabupaten Merauke mempunyai dampak terhadap meningkatnya jumlah kendaraan bermotor di Kabupaten Merauke. dalam kurun waktu 10 tahun terjadi kenaikan sebesar 374,09 persen atau pada tahun 2002 jumlah kendaraan bermotor sebesar 16.273 unit menjadi 60.876 unit atau naik sebesar 44.063 unit kendaraan. untuk lebih jelasnya terdapat dalam tabel dibawah ini

| Tabel 4.6 Jumlah Kendaraan dan Laju Pertumbuhan Kendaraan di Kab. Merauke tahun 2002-2011 | | | | |
|--|-------|------------------|-------------|-------|
| No | Tahun | Jumlah kendaraan | Pertumbuhan | % |
| 1 | 2002 | 16.273 | 381 | 2,40 |
| 2 | 2003 | 18.578 | 2.305 | 14,16 |
| 3 | 2004 | 22.080 | 3.502 | 18,85 |
| 4 | 2005 | 26.985 | 4.905 | 22,21 |
| 5 | 2006 | 30.900 | 3.915 | 14,51 |
| 6 | 2007 | 36.388 | 5.488 | 17,76 |
| 7 | 2008 | 42.709 | 6.321 | 17,37 |
| 8 | 2009 | 42.715 | 6 | 0,01 |
| 9 | 2010 | 54.395 | 11.680 | 27,34 |
| 10 | 2011 | 60.876 | 6.481 | 11,91 |
| <i>Sumber : Dinas Perhubungan Kab. Merauke</i> | | | | |

Tahun 2009 merupakan pertumbuhan terendah jumlah kendaraan di Kabupaten Merauke yaitu hanya mengalami kenaikan sebesar 6 unit kendaraan atau hanya sebesar 0,01 persen dari tahun sebelumnya, dimana pada tahun 2008 jumlah kendaraan di Kabupaten Merauke sebanyak 42.709 unit menjadi 42.715 unit pada tahun 2009. Pertumbuhan yang kecil ini disebabkan oleh terjadinya krisis perumahan di Amerika Serikat, dimana pola kredit konsumsi yang berlebihan terjadi di Amerika Serikat, sehingga terjadi perubahan kebijakan pemerintah dalam hal pemberian kredit consumer kepada masyarakat. Kebijakan pemerintah yang dituangkan dalam aturan Bank Indonesia menuangkan pola pemberian kredit consumer dengan memberikan uang muka (Saring Dana Sendiri/SDS) yang lebih besar dengan pola jangka waktu pendek. adanya pembatasan ini memberikan pengaruh terhadap penjualan kendaraan terutama di Pulau Jawa yang juga mempunyai pengaruh terhadap pertumbuhan kendaraan di Kabupaten Merauke, karena 99 persen kendaraan yang ada di Merauke didatangkan dari Surabaya. Kenaikan tertinggi terhadap jumlah kendaraan selama kurun waktu tahun 2002-2011 terjadi pada tahun 2010

dengan kenaikan sebesar 27,34 persen atau naik sebesar 11.680 unit kendaraan sehingga pada tahun 2010 di Kabupaten Merauke jumlah kendaraan sebanyak 54.395 dari posisi pada tahun 2009 sebanyak 42.715 unit.

Dari data diatas dapat di simpulkan dalam kurun waktu 10 tahun pertumbuhan rata-rata kendaraan di Merauke naik sebesar 4,460 unit kendaraan setiap tahunnya atau sebesar 14,65% setiap tahun.

4.1.1.4 Pembiayaan Jalan

| Tabel 4.7 Pembiayaan Jalan dan Perkembangan Panjang Jalan di Kabupaten Merauke Periode Tahun 2002 s/d 2011 | | | | | |
|---|-------|-----------------------|---------------------|--------------------|---------------------|
| No | Tahun | Pembiayaan Jalan (Rp) | Delta Kenaikan (Rp) | Panjang Jalan (Km) | Delta Kenaikan (Km) |
| 1 | 2002 | 72.864.740.879 | - | 2.772.967 | 0 |
| 2 | 2003 | 85.748.550.543 | 12.883.809.664 | 1.506.345 | (1.266.622) |
| 3 | 2004 | 47.651.454.556 | (38.097.095.987) | 1.506.345 | - |
| 4 | 2005 | 38.804.248.250 | (8.847.206.306) | 1.530.845 | 24.500 |
| 5 | 2006 | 105.743.207.441 | 66.938.959.191 | 1.533.652 | 2.807 |
| 6 | 2007 | 116.245.784.715 | 10.502.577.274 | 1.535.497 | 1.845 |
| 7 | 2008 | 131.840.705.054 | 15.594.920.339 | 1.544.532 | 9.035 |
| 8 | 2009 | 122.250.655.036 | (9.590.050.018) | 1.578.315 | 33.783 |
| 9 | 2010 | 242.329.982.020 | 120.079.326.984 | 1.603.037 | 24.722 |
| 10 | 2011 | 145.662.347.528 | (96.667.634.492) | 1.608.151 | 5.114 |
| Sumber : BPS Merauke dan Dinas Bina Marga setelah diolah | | | | | |

Kenaikan pembiayaan jalan di Kabupaten Merauke dalam kurun waktu 10 tahun tersebut terbesar terjadi pada tahun 2010, sementara panjang jalan hanya mengalami kenaikan sebesar 24.722 kilometer, atau kenaikan kedua tertinggi dalam kurun waktu yang sama, kenaikan pembiayaan jalan yang mencapai 120 Milyar ini terjadi karena adanya pembiayaan jalan dalam hal ini pembangunan jalan, perbaikan jalan dan pembuatan jembatan. Pembiayaan jalan pada tahun 2010 paling besar diserap untuk pembangunan jembatan yakni jembatan kali

netto yang pada tahun 2008 telah mengalami kerusakan (patah) sehingga memutuskan jalur transportasi antara kota Merauke dengan distrik Merauke sehingga pemerintah daerah kemudian mengerahkan sumber daya untuk segera membangun ulang jembatan kali netto tersebut mengingat peran penting jembatan tersebut terhadap urat nadi perekonomian Kabupaten Merauke, sementara sisa anggaran sebesar 120 Milyar tersebut dipergunakan untuk pembangunan jalan dan perbaikan jalan di kecamatan Jagebob.

Dari data diatas terlihat bahwa pembiayaan jalan di Kabupaten Merauke sangat besar jika di bandingkan dengan daerah-daerah lain di Indonesia, hal ini di karenakan mengingat secara geografis, permukaan tanah di Kabupaten Merauke sebagian besar terdiri atas rawa-rawa dan tanah lumpur, sementara sumber daya alam untuk pembangunan jalan seperti batu, pasir dan lain-lain tidak dimiliki di Kabupaten Merauke, untuk pasir dan batu kerikil semua bahan tersebut di impor atau di datangkan dari luar Kabupaten Merauke, yakni dari kota Palu, Sulawesi tengah dengan menggunakan kapal laut/tongkang sehingga harga pasir dan batu kerikil di Kabupaten Merauke menjadi mahal yang berimbas kepada biaya untuk pembuatan jalan maupun perbaikan jalan menjadi sangat besar. Disamping itu dari tahun ke tahun, jalan-jalan di Kabupaten Merauke harus terus di perbaiki mengingat struktur tanah yang labil dan berlumpur menyebabkan jalan-jalan di Kabupaten Merauke cepat mengalami kerusakan, sehingga anggaran pembiayaan jalan di Kabupaten Merauke mengalami kenaikan maupun penurunan tergantung dari berapa besar program atau rencana perbaikan maupun rencana pembuatan jalan baru di Kabupaten Merauke. Seperti contoh pembiayaan terendah terjadi pada tahun 2005 dengan jumlah pembiayaan sebesar 38 Milyar rupiah sementara panjang jalan mengalami

kenaikan sebesar 24.500 kilometer. Pada tahun tersebut pemerintah Kabupaten Merauke baru saja mengalami pemecahan wilayah menjadi beberapa kabupaten yang terjadi pada tahun 2003 sehingga pemerintah Kabupaten Merauke lebih memfokuskan pembuatan jalan baru guna mencapai distrik-distrik di Kabupaten Merauke, misalkan pembangunan jalan Distrik Muting dengan Distrik Jagebob, Distrik Muting ke Distrik Asiki, dan pembangunan jalan-jalan lain walaupun masih berupa jalan tanah. Pembangunan ini lebih di fokuskan guna menjangkau wilayah-wilayah tersebut ke kota kabupaten, karena sebelum pemekaran wilayah, kota distrik tersebut terhubung dengan distrik lain, tetapi setelah pemekaran wilayah wilayah-wilayah distrik tersebut tidak bisa di jangkau secara langsung dari Kabupaten Merauke sehingga pemerintah daerah Kabupaten Merauke segera mengambil kebijakan untuk segera membangun jalan guna mencapai daerah-daerah tersebut.

Dari hal diatas, dapat ditarik kesimpulan bahwa pembiayaan jalan di Kabupaten Merauke cukup tinggi di bandingkan dengan wilayah lain di Indonesia karena mengingat kondisi topografi dan biaya yang cukup besar digunakan untuk membangun jalan karena keterbatasan sumber daya alam yang mesti di datangkan dari luar pulau papua, selain itu pembiayaan jalan di Kabupaten Merauke terdiri atas perbaikan jalan, pembuatan jalan baru, pembiayaan pembuatan jembatan, gorong-gorong (box culvert) dan sarana pendukung jalan lainnya, dan setiap tahun, pembiayaan perbaikan jalan di Kabupaten Merauke selalu dilakukan mengingat kondisi tanah yang labil dan berlumpur menyebabkan jalan-jalan yang telah di bangun cepat mengalami kerusakan.

4.1.2 Pertumbuhan Ekonomi Kabupaten Merauke

4.1.2.1 Perkembangan PDRB Kabupaten Merauke

Tahun 2011 nilai tambah sektor-sektor ekonomi di Kabupaten Merauke telah mencapai 4.087.380,27 triliun rupiah dari posisi tahun 2002 yang hanya sebesar 1.038.038,80 triliun rupiah, sementara nilai tambah atas dasar harga konstan mencapai 1.627.459,84 triliun rupiah dari posisi tahun 2002 sebesar 896.217,89 ratus juta rupiah. Berikut adalah data perkembangan nilai dan pertumbuhan PDRB Kabupaten Merauke atas dasar harga berlaku dan konstan.

**Tabel 4. 8 PDRB Kabupaten Merauke
Atas Dasar Harga Berlaku dan Konstan Tahun 2002-2011**

| Tahun | PDRB Atas Dasar Harga (ADH) Berlaku | | PDRB Atas Dasar Harga (ADH) Konstan | |
|-------|-------------------------------------|------------------|-------------------------------------|------------------|
| | Nilai (Jutaan Rp) | Perkembangan (%) | Nilai (Jutaan Rp) | Perkembangan (%) |
| 2002 | 1.038.038,80 | 136,70 | 896.217,89 | 0,10 |
| 2003 | 1.196.237,49 | 115,24 | 952.824,65 | 106,32 |
| 2004 | 1.400.595,35 | 117,08 | 1.026.731,42 | 107,76 |
| 2005 | 1.708.225,65 | 121,96 | 1.127.260,28 | 109,79 |
| 2006 | 2.131.681,32 | 124,79 | 1.247.135,40 | 110,63 |
| 2007 | 2.289.148,14 | 107,39 | 1.229.805,65 | 98,61 |
| 2008 | 2.630.429,96 | 114,91 | 1.295.311,69 | 105,33 |
| 2009 | 3.123.187,34 | 118,73 | 1.401.397,09 | 108,19 |
| 2010 | 3.655.428,19 | 117,04 | 1.535.406,16 | 109,56 |
| 2011 | 4.087.380,27 | 111,82 | 1.627.459,84 | 106,00 |

Sumber : PDRB Kab. Merauke 2006 dan 2012

Struktur ekonomi merupakan pembentuk dari PDRB Kabupaten Merauke yang berasal dari sektor-sektor ekonomi yang ada di Kabupaten Merauke. kontribusi masing-masing sektor ekonomi terhadap tingkat PDRB Kabupaten Merauke dapat kita lihat dalam tabel di bawah ini.

| Tabel 4.9 PDRB Merauke Atas Dasar Harga Konstan 2000 Menurut Lapangan Usaha di Kabupaten Merauke tahun 2002-2011 (dalam juta rupiah) | | | | | | | | | | | |
|---|---------------------------------------|---|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| No | Lapangan Usaha | PDRB Merauke Atas Dasar Harga Konstan 2000 Menurut Lapangan Usaha tahun 2002 - 2011 | | | | | | | | | |
| | | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
| 1 | Pertanian | 528.165 | 559.151 | 599.000 | 657.941 | 708.484 | 629.347 | 634.753 | 668.199 | 692.500 | 696.914 |
| 2 | Pertambangan & Penggalian | 6.688 | 6.972 | 7.469 | 8.723 | 11.425 | 15.757 | 19.327 | 21.632 | 24.846 | 27.898 |
| 3 | Industri Pengolahan | 23.214 | 26.084 | 29.261 | 31.922 | 36.092 | 39.581 | 42.247 | 45.273 | 49.293 | 53.294 |
| 4 | Listrik dan Air Bersih | 2.616 | 2.799 | 3.110 | 3.848 | 4.681 | 5.408 | 6.002 | 6.598 | 7.238 | 7.652 |
| 5 | Bangunan | 47.007 | 48.021 | 49.567 | 54.491 | 69.395 | 81.934 | 95.204 | 105.250 | 118.241 | 133.589 |
| 6 | Perdagangan, Hotel & Restoran | 53.562 | 58.409 | 68.936 | 81.641 | 100.593 | 115.916 | 127.679 | 142.726 | 155.922 | 175.706 |
| 7 | Pengangkutan & Komunikasi | 65.696 | 71.923 | 79.374 | 89.165 | 103.220 | 114.879 | 127.897 | 144.794 | 162.636 | 184.861 |
| 8 | Keuangan, Persewaan & Jasa Perusahaan | 15.330 | 16.168 | 16.753 | 20.027 | 15.614 | 24.171 | 34.155 | 37.772 | 73.544 | 69.653 |
| 9 | Jasa-jasa service | 153.936 | 163.293 | 172.256 | 179.497 | 197.627 | 202.809 | 208.043 | 229.138 | 251.182 | 277.889 |
| | Jumlah | 896.214 | 952.820 | 1.025.726 | 1.127.255 | 1.247.131 | 1.229.802 | 1.295.307 | 1.401.382 | 1.535.402 | 1.627.456 |

sumber: PDRB Kab. Merauke 2006 & 2012

Dari data diatas tergambar secara jelas bahwa pada tahun 2007 PDRB Merauke mengalami penurunan sebesar 17,329 juta dari posisi tahun sebelumnya dan terlihat juga bahwa sektor pertanian yang mangalami penurunan yang sangat signifikan dan mempengaruhi PDRB Kabupaten Merauke penurunan dari sektor pertanian ini disebabkan berasal dari sub sektor perikanan, dimana pada tahun 2007 mengalami pertumbuhan negatif sebesar - 22,83 dari tahun sebelumnya. Pertumbuhan negatif ini terjadi karena adanya kebijakan pemerintah pusat dan daerah dalam pembatasan perusahaan asing untuk melakukan penangkapan ikan di Kabupaten Merauke, sehingga investor perikanan dari luar (china dan tahailand) menghentikan operasi penangkapan ikan, sehingga pabrik-pabrik ikan milik asing di kabupaten merauke (kecamatan wanam) di tutup yang mempunyai pengaruh terhadap menurunnya PDRB sub

sektor perikanan di Kabupaten Merauke. Namun pada selama kurun waktu 10 tahun tersebut, perkembangan PDRB tertinggi terjadi pada tahun 2010 yakni sebesar 1.535.402 jutaan atau naik sebesar 134.020 jutaan dari periode tahun sebelumnya. Pertumbuhan PDRB ini terlihat dari pertumbuhan positif masing-masing sektor ekonomi dari periode tahun sebelumnya. Pertumbuhan paling besar berasal dari sektor keuangan, persewaan, dan jasa perusahaan yang tumbuh sebesar 94,70 % dari tahun 2009 yang hanya sebesar 10,59% dan pertumbuhan dari sektor ini berasal dari sub sektor perbankan dimana tumbuh sebesar 161,51% dari posisi tahun sebelumnya sebesar 6,34%. Pertumbuhan yang sangat signifikan ini disebabkan karena pada tahun 2010 terdapat pembukaan bank-bank milik swasta di Kabupaten Merauke yaitu Bank Mega, Bank BTPN, Bank Muammalat serta beberapa lembaga keuangan lainnya yakni BAF dan Astrea Finance.

Adanya penurunan pertumbuhan ekonomi pada tahun 2007 yang mencapai minus 1.39 persen tercermin jumlah PDRB Kabupaten Merauke yang turun sebesar 17.329 juta ternyata mempunyai pengaruh terhadap perkembangan panjang jalan di Kabupaten Merauke, hal ini terlihat dari data diatas bahwa pada tahun 2007 panjang jalan hanya mengalami kenaikan 1.845 kilometer dari panjang jalan pada tahun 2006, sementara pada tahun 2010 walaupun PDRB mengalami peningkatan sebesar 134.020 panjang jalan mengalami pertumbuhan panjang jalan sepanjang 24.772 kilometer dari tahun sebelumnya atau hanya menempati kenaikan kedua tertinggi selama kurun waktu 10 tahun. Namun hal yang menarik dapat kita lihat, bahwa pada tahun 2007 dimana pertumbuhan ekonomi mengalami pertumbuhan minus, PDRB mengalami penurunan, termasuk peningkatan jalan yang tidak terlalu signifikan,

namun dari sisi jumlah kendaraan mengalami pertumbuhan dari tahun sebelumnya. Pada tahun 2007 jumlah kendaraan di Kabupaten Merauke mencapai 5.488 unit naik sebanyak 1.573 unit dari posisi tahun 2006 sebanyak 3.195 unit dengan persentase kenaikan dari tahun 2006 sebesar 17,76 persen dari periode sebelumnya. sementara pada tahun 2006 sub sektor angkutan mengalami pertumbuhan dalam kontribusi PDRB Kabupaten Merauke. Pada tahun tersebut transportasi darat terhadap PDRB dari sektor transportasi memberikan kenaikan sebesar 16.88 persen namun pada tahun 2007 mengalami perlambatan dan hanya memberikan kontribusi sebesar 8.07 persen terhadap total kontribusi PDRB dari sektor angkutan dan komunikasi. Kenaikan jumlah kendaraan ini disebabkan oleh pola konsumsi masyarakat yang naik dan kebutuhan akan kendaraan di Kabupaten Merauke dari hari ke hari mengalami kenaikan yang cukup signifikan.

Untuk sub sektor transportasi dan komunikasi sendiri, sektor transportasi darat atas dasar harga berlaku memberikan sumber PDRB pada tahun 2011 sebesar 143.943.40 juta rupiah dengan laju pertumbuhan 19.5 persen dari posisi tahun 2010 sebesar 120.457,36 juta rupiah dengan laju pertumbuhan 17,31 persen, sementara berdasarkan harga konstan memberikan sumber PDRB pada tahun 2011 sebesar 64.295,39 juta rupiah dengan laju pertumbuhan 11.10 persen dari tahun 2010 sebesar 57.869,96 juta dengan laju pertumbuhan 11.10 persen. untuk lebih jelasnya terdapat data sebagai berikut.

| Tabel 4. 10 Pertumbuhan PDRB Kabupaten Merauke Untuk Sektor Usaha Angkutan Darat 2002-2011 (dalam juta) | | | | |
|--|----------------------------------|-------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Tahun | Pertumbuhan PDRB Tahun 2002-2011 | | | |
| | Harga Berlaku (Rp) | Laju Pertumbuhan (%) | Harga Konstan (Rp) | Laju Pertumbuhan % |
| 2002 | 33.672,56 | 21,48 | 28.318,77 | 10,35 |
| 2003 | 35.800,66 | 6,32 | 28.989,92 | 2,37 |
| 2004 | 41.296,06 | 15,35 | 31.135,18 | 7,40 |
| 2005 | 48.464,23 | 17,36 | 34.038,66 | 9,33 |
| 2006 | 62.989,82 | 29,97 | 39.785,27 | 16,88 |
| 2007 | 72.935,11 | 15,79 | 42.995,94 | 8,07 |
| 2008 | 86.540,30 | 18,65 | 47.613,44 | 10,74 |
| 2009 | 102.683,39 | 18,65 | 52.683,48 | 10,65 |
| 2010 | 120.457,36 | 17,31 | 57.869,96 | 9,84 |
| 2011 | 143.943,40 | 19,50 | 64.295,39 | 11,10 |
| <i>Sumber : PDRB Kab. Merauke 2006 dan 2012</i> | | | | |

4.2 Pembahasan

4.2.1 Hasil Regresi

Untuk mengetahui pengaruh dari variabel X terhadap variabel Y maka dilakukan perhitungan regresi linear sederhana dengan menggunakan Eviews 3.0. Hasil perhitungan regresi linear sederhana dapat di lihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 4.11

Rekapitulasi data hasil regresi

| Dependent Variable: Y | | | | |
|----------------------------|-------------|-----------------------|-------------|----------|
| Method: Least Squares | | | | |
| Date: 01/20/13 Time: 18:03 | | | | |
| Sample: 2002 2011 | | | | |
| Included observations: 10 | | | | |
| Variable | Coefficient | Std. Error | t-Statistic | Prob. |
| C | 20477.29 | 2567.053 | 7.976965 | 0.0000 |
| X | 0.290621 | 0.101535 | 2.862280 | 0.0211 |
| R-squared | 0.505949 | Mean dependent var | | 27823.70 |
| Adjusted R-squared | 0.444192 | S.D. dependent var | | 197.6659 |
| S.E. of regression | 147.3649 | Akaike info criterion | | 13.00056 |
| Sum squared resid | 173731.3 | Schwarz criterion | | 13.06107 |
| Log likelihood | -63.00278 | F-statistic | | 8.192644 |
| Durbin-Watson stat | 0.779857 | Prob(F-statistic) | | 0.021077 |

C adalah konstanta/intersep, X adalah pengeluaran pemerintah

4.2.2 Interpretasi Hasil

Berdasarkan data pada Tabel 4.10 maka diperoleh model dari perhitungan pengaruh pengeluaran pemerintah terhadap pertumbuhan ekonomi sebagai berikut:

$$\text{LnY} = 20477.29 + 0.290621 \cdot \text{LnX} + e$$

4.2.2.1 Konstanta/Intersep

Hasil regresi menunjukkan bahwa tanpa adanya pengaruh dari variabel bebas X (pengeluaran pemerintah) maka pertumbuhan ekonomi Kabupaten Merauke adalah sebesar 20477.29. Hal ini sesuai dengan teori yang dikemukakan oleh E.S Domar dan R.F. Harrod melihat bahwa pentingnya investasi terhadap pertumbuhan ekonomi, sebab investasi akan meningkatkan stock barang modal, yang memungkinkan meningkatkan output. Dalam hal ini investasi pemerintah dalam bentuk pengeluaran pembiayaan pemerintah dalam perbaikan dan

pembuatan infrastruktur jalan merupakan investasi jangka panjang yang akan memberikan output dikemudian hari dan bersifat jangka panjang. Output yang terakumulasi secara simultan dan berkesinambungan tentu akan mempunyai pengaruh terhadap percepatan pertumbuhan perekonomian terhadap suatu daerah.

4.2.2.2 Pengeluaran Pemerintah (X)

Dari hasil regresi, pengeluaran pemerintah (X) mempunyai nilai koefisien sebesar 0.290621 dengan nilai $t_{\text{statistik}}$ sebesar 2.862280 dengan tingkat signifikansi di mana tingkat probabilitas adalah sebesar 0,0211 dimana nilainya < 0,05 sehingga dapat dikatakan signifikan pada $\alpha = 0,05$. Hal ini menunjukkan bahwa hubungan pengeluaran pemerintah terhadap pertumbuhan ekonomi Kabupaten Merauke adalah positif dan signifikan. Sehingga dapat dikatakan bahwa jika pengeluaran pemerintah naik 1% maka pertumbuhan ekonomi juga naik sebesar 0,290621% dengan asumsi *ceteris paribus*. Oleh karena variabel pengeluaran pemerintah (X) terbukti berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi (Y) maka hipotesis diterima.

4.2.3 Analisis Uji Statistik

Untuk menganalisis pengaruh pengeluaran pemerintah, dilakukan analisis regresi linear sederhana. Di mana dalam analisis ini, yang menjadi variabel terikat (*dependent variable*) adalah pertumbuhan ekonomi Kabupaten Ekonomi (Y), sedangkan variabel bebasnya (*independent variable*) adalah pengeluaran pemerintah (X).

4.2.3.1 Analisis Koefisien Determinasi (R^2)

Koefisien Determinasi dilakukan untuk melihat seberapa besar kemampuan independen mampu mempengaruhi variabel dependen. Dari hasil Regresi menunjukkan bahwa variasi variabel independen (pengeluaran pemerintah) mampu menjelaskan variasi pertumbuhan ekonomi sebesar 50,59%. Adapun sisanya sebesar 49,41% dijelaskan oleh variabel lain di luar model. Hasil perhitungan empiris tersebut sesuai dengan teori Harrod – Domar yang menyatakan bahwa pentingnya investasi terhadap pertumbuhan ekonomi, sebab investasi akan meningkatkan stok barang modal, yang memungkinkan peningkatan *output*.

Berdasarkan hasil perhitungan tersebut juga sejalan dengan teori yang dikemukakan oleh Wagner dan pasangan ahli ekonomi Peacock dan Wiseman bahwa Pengeluaran pemerintah untuk sektor publik bersifat elastis terhadap pertumbuhan ekonomi.

4.2.3.2 Uji T-statistik

Uji t merupakan pengujian terhadap koefisien dari variabel bebas secara parsial. Uji ini dilakukan untuk melihat tingkat signifikansi dari variabel bebas secara individu dalam mempengaruhi variasi dari variabel terikat. Dengan kata lain, untuk mengetahui apakah variabel terikat dapat menjelaskan perubahan yang terjadi pada variabel bebas secara nyata. Dimana jika $t_{hitung} > t_{tabel}$ H_1 diterima (signifikan) dan jika $t_{hitung} < t_{tabel}$ H_0 diterima (tidak signifikan). Uji t digunakan untuk membuat keputusan apakah hipotesis terbukti atau tidak, dimana tingkat signifikan yang digunakan yaitu 5%.

Dalam tabel hasil regresi pengaruh pengeluaran pemerintah terhadap pertumbuhan ekonomi diperoleh $t_{hitung} > t_{tabel}$ (2,862280 > 2,262157). Dengan demikian H_1 diterima artinya variabel pengeluaran pemerintah akan berpengaruh nyata pada variabel pertumbuhan ekonomi pada tingkat signifikan 5%. Hasil dari uji t diatas pengeluaran pemerintah berpengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi sesuai dengan hipotesis dan signifikan secara statistic.

4.2.4 Analisis Hasil Penelitian dengan Teori dan Penelitian Sebelumnya

4.2.4.1 Pengeluaran Pemerintah

Variabel pengeluaran pemerintah atas infrastruktur jalan pengaruhnya terhadap pertumbuhan ekonomi Kabupaten Merauke yang dilakukan dalam penelitian ini menunjukkan pengaruh yang positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi Kabupaten Merauke. Sebagaimana yang dikemukakan oleh E.S Domar dan R.F. Harrod yang melihat bahwa pentingnya investasi terhadap pertumbuhan ekonomi, sebab investasi akan meningkatkan stock barang modal, yang memungkinkan meningkatkan output. Dalam hal ini investasi pemerintah dalam bentuk pengeluaran pembiayaan pemerintah dalam perbaikan dan pembuatan infrastruktur jalan merupakan investasi jangka panjang yang akan memberikan output dikemudian hari dan bersifat jangka panjang. Output yang terakumulasi secara simultan dan berkesinambungan tentu akan mempunyai pengaruh terhadap percepatan pertumbuhan perekonomian terhadap suatu daerah. Seperti pula penelitian yang dilakukan oleh Desi (2010) bahwa dalam jangka panjang pengeluaran pemerintah atas infrastruktur berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan pada hasil penelitian dan pembahasan yang telah diuraikan sebelumnya maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Perkembangan sarana dan prasarana transportasi darat dalam hal ini bertambahnya panjang jalan dan jumlah kendaraan sekalipun relative rendah tetapi memiliki hubungan yang erat dan saling terkait satu sama lain dengan pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Merauke.
2. Pengeluaran pemerintah atas infrastruktur berupa pembiayaan jalan mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Merauke. Hal ini dapat dilihat dari aktifitas perekonomian yang meningkat akibat tersedianya infrastruktur yang memadai di Kabupaten Merauke sehingga memicu adanya pertumbuhan ekonomi yang lebih tinggi.

5.2 Saran

1. Untuk lebih mendorong pertumbuhan ekonomi yang lebih tinggi lagi di Kabupaten Merauke, pemerintah perlu lebih meningkatkan pengeluarannya atas infrastruktur jalan baik untuk memperbaiki jalan yang rusak maupun untuk membuka jalan baru agar daerah-daerah pedalaman yang terisolir dapat terhubung dengan daerah-daerah lain yang ada di Kabupaten Merauke, sehingga dengan demikian akan mempercepat perputaran barang dan jasa maupun aktifitas ekonomi

lainnya yang pada akhirnya akan meningkatkan pertumbuhan ekonomi Kabupaten Merauke.

2. Perlu penelitian lebih lanjut mengenai pengaruh investasi pemerintah di bidang pembiayaan jalan raya dalam rangka meningkatkan pertumbuhan ekonomi kabupaten merauke mengingat saat ini banyaknya investor swasta yang membuka lahan perkebunan sawit, karet, jagung dan tebu di daerah-daerah sekitar kota merauke.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Rahardjo, 2010. *“Dasar-dasar Ekonomi Transportasi”*. Edisi pertama Mei 2010. Graha Ilmu, Yogyakarta.
- Badan Pusat Statistik. 2011. *“Produk Domestik Regional Bruto Kabupaten Merauke 2011”*. Badan Pusat Statistik Kabupaten Merauke, Papua.
- Badan Pusat Statistik. 2012. *“Kabupaten Merauke Dalam angka 2012”*, Badan Pusat Statistik Kabupaten Merauke, Papua
- Bastias, Desi Dwi. 2010. *“Analisis Pengaruh Pengeluaran Pemerintah Atas Pendidikan, Kesehatan, dan Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Indonesia Periode 1969-2009”*. Universitas Diponegoro, Semarang.
- Deni, Wirawan. 2008. *“Kondisi Pembangunan Infrastruktur di Indonesia CSIS Vol 37. No. 2”*. Universitas Indonesia, Jakarta.
- Due, John.F. 1968. *Government Finance : Economic of Public Sector*. Jepang.
- Fahruky, Aidil Fitriadi. 2005. *“Analisis Peranan Sektor Transportasi dan Telekomunikasi Terhadap PDRB Sumatera Utara”*. Universitas Sumatera Utara.
- Gujarati, Damodar. 1995. *“Ekonometrika Dasar, Terjemahan Sumarno Zain”*. Erlangga, Jakarta.
- Grigg, Ronald, Ehrenberg, 1998. *“Modern Labour Economic”*. Scoot and Foresman Company.
- Guritno, Mangkoesoebroto. 1997. *“Ekonomi Publik”*. BPFE, Jogjakarta.
- Ikhsantono. 2005. *“Analisis Pengaruh Pengeluaran Pemerintah pada Sektor Transportasi Terhadap Pertumbuhan Sektor Transportasi di Kota Medan”*. Universitas Sumatera Utara.
- Jotin Khisty, Kent Lall. 2002. *Dasar-dasar Rekayasa Transportasi*. Erlangga. Jakarta.

- Lincoln Arsyad, 1999, *Pengantar Perencanaan dan Pembangunan Ekonomi Daerah*. Yogyakarta, BPFE-UGM
- Lipsey, Richard. G. 1992. *"Pengantar Makro Ekonomi Edisi 8"*. Jakarta, Erlangga.
- Morlok, K, Edward, 1995. *"Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi"*. Penerbit Erlangga, Jakarta.
- Munby, D. 1996. *Transportation*. Penguin Books, Harmonds Worth.
- Musgrave, Richard. A. 1993. *"Keuangan Negara Dalam Teori Dan Praktek Edisi 5"*. Jakarta, Erlangga.
- Nasution, M.N. 1996. *Manajemen Transportasi*. Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Nicholson, Walter. 2002. *"Mikroekonomi Intermediate Dan Aplikasinya Edisi 8"*. Jakarta, Erlangga.
- Nurhayani. 2010. *Analisis Pendapatan dan Pengeluaran Perkapita Kabupaten Batanghari*. Jambi.
- Ofyar, Z, Tamin (2000) *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Edisi ke-2, Bandung : Penerbit ITB.
- Panggabean, Wina. 2010. *Analisa Peranan Sektor Transportasi Darat Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Sumatera Utara*. Universitas Sumatera Utara.
- Richardson, H.W. 1972. *Regional Economics: Location Theory, Urban Structure And Regional Change*. London, Weidenfeld and Nicolson.
- Samuelson, P.A., William. D. Nordhaus. 2005. *"Pengantar Teori Ekonomi Edisi 11"*. Jakarta, Erlangga.
- Samuelson, P.A., dan Nordhaus, W.D. 1986. *Ekonomi*. Edisi Keduabelas , Terjemahan. Penerbit Erlangga, Jakarta.

- Sarana, Jiwa. 2005. *Peranan Sektor jasa Transportasi Darat Dalam Pemulihan Ekonomi di Propinsi Sumatera Barat*. Universitas Sumatera Utara.
- Schumer, L.A. 1968. *The Elements of Transport*. London.
- Setyo, Lestanto Bayu. 2002. *Verivikasi Teori Atribusi dalam Fenomena Angkutan Umum*. Universitas Diponegoro.
- Silaban, Yana Juli. 2002. *“Analisis Peranan Transportasi Darat dalam Pertumbuhan Ekonomi Sumatera Utara”*. Universitas Sumatera Utara.
- Siregar. M. 1995. *Kumpulan Tulisan Perencanaan Pembangunan Sistem Transportasi*. Sekretariat Jenderal Departemen Perhubungan R.I., Jakarta.
- Soediyono. 1992. *“Ekonomi Makro: Pengantar Analisis Pendapatan Nasional Edisi 5”*. Liberty, Jogjakarta.
- Sudarsana, Dewa Ketut. 2011. *Penyertaan Manfaat Ekonomi Makro Berupa PDRB Dalam Analisis Ekonomi Pembangunan Jalan Penghubung Bali Utara – Selatan*. Universitas Udayana.
- Sukirno, Sadono. 1995. *Pengantar Mikro Ekonom*. PT. Raja Grafindo, Jakarta.
- Sukirno, Sadono. 2006. *Pengantar Teori Mikro Ekonomi*. Edisi Ketiga. Raja Grafindo, Persada. Jakarta.
- Suparmoko. 1994. *“Keuangan Negara Dalam Teori Dan Praktek Edisi 4”*. BPFE, Jogjakarta.



Lampiran 1

Data Pembiayaan Jalan dan PDRB Kabupaten Merauke Tahun 2002-2011

| No | Tahun | Biaya Jalan (Rupiah) | PDRB ADH Konstan 2000 (Rupiah) |
|----|-------|----------------------|--------------------------------|
| 1 | 2002 | 72.864.740.879 | 896.214.000.000 |
| 2 | 2003 | 85.748.550.543 | 952.820.000.000 |
| 3 | 2004 | 47.651.454.556 | 1.025.726.000.000 |
| 4 | 2005 | 38.804.248.250 | 1.127.255.000.000 |
| 5 | 2006 | 105.743.207.441 | 1.247.131.000.000 |
| 6 | 2007 | 116.245.784.715 | 1.229.802.000.000 |
| 7 | 2008 | 131.840.705.054 | 1.295.307.000.000 |
| 8 | 2009 | 122.250.655.036 | 1.401.382.000.000 |
| 9 | 2010 | 242.329.982.020 | 1.535.402.000.000 |
| 10 | 2011 | 145.662.347.528 | 1.627.456.000.000 |

Lampiran 2

Rekapitulasi data hasil regresi

Dependent Variable: Y
Method: Least Squares
Date: 01/20/13 Time: 18:03
Sample: 2002 2011
Included observations: 10

| Variable | Coefficient | Std. Error | t-Statistic | Prob. |
|--------------------|-------------|-----------------------|-------------|----------|
| C | 20477.29 | 2567.053 | 7.976965 | 0.0000 |
| X | 0.290621 | 0.101535 | 2.862280 | 0.0211 |
| R-squared | 0.505949 | Mean dependent var | | 27823.70 |
| Adjusted R-squared | 0.444192 | S.D. dependent var | | 197.6659 |
| S.E. of regression | 147.3649 | Akaike info criterion | | 13.00056 |
| Sum squared resid | 173731.3 | Schwarz criterion | | 13.06107 |
| Log likelihood | -63.00278 | F-statistic | | 8.192644 |
| Durbin-Watson stat | 0.779857 | Prob(F-statistic) | | 0.021077 |

C adalah konstanta/intersep, X adalah pengeluaran pemerintah

BIODATA

Data Pribadi

Nama : Indayani Hasim
Tempat/Tanggal Lahir : Soppeng, 3 Juli 1990
Jenis Kelamin : Perempuan
Agama : Islam
Suku : Bugis
Alamat : Perumahan Azahra D/8 Daya, Makassar
Telepon Rumah/HP : 085299906911
Golongan Darah : A
Alamat *E-mail* : indaconan@yahoo.com

Riwayat Pendidikan

- Pendidikan Formal
 1. SD Inpres 6/75 Tellu Boccoe Tahun 2002
 2. SMPN 2 Watansoppeng Tahun 2005
 3. SMAN 1 Watansoppeng Tahun 2008
 4. S1 Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin Tahun 2013
- Pendidikan NonformalLatihan Dasar Kepemimpinan Tingkat I Himajie Tahun 2009

Riwayat Prestasi

- Prestasi Akademik
- Prestasi NonAkademik

Pengalaman

- Organisasi
 - Pengurus Himpunan Mahasiswa Jurusan Ilmu Ekonomi (HIMAJIE) Periode 2010-2011.

Demikian biodata ini dibuat dengan sebenarnya.

Makassar, Maret 2013

Indayani Hasim